Leonhard
Dingwerth

Die
Geschichte
der
deutschen
Schreib-
maschinen-
Fabriken

Adler

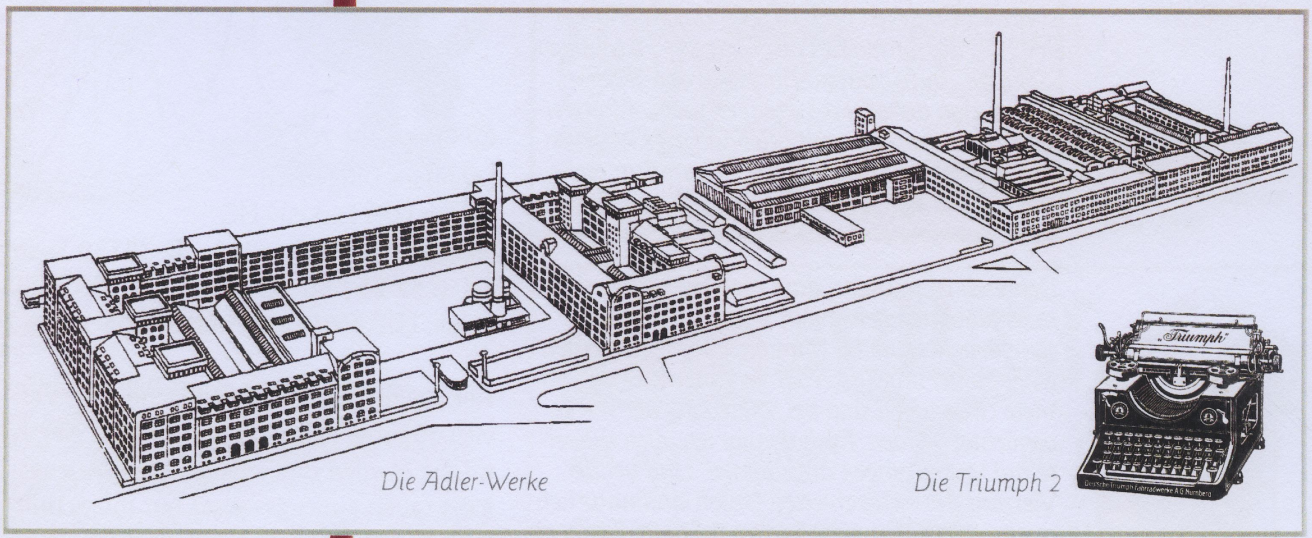
Geschichte der Adler-Werke

vorm. H. Kleyer AG

TRIUMPH

Geschichte der Triumph-Werke

Nürnberg AG

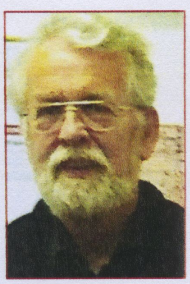


Die Adler-Werke

Die Triumph 2

Verlag LDD Exclusiv UG · Spenge-Wallenbrück

Die gesamte Reihe „Die Geschichte der deutschen Schreibmaschinen-Fabriken“ (s. S. 26) ist bereits vor einigen Jahren als zweibändiges Buch erschienen - und war binnen weniger Wochen vergriffen. Auf Wunsch vieler Sammler gebe ich die Einzel-Beiträge jetzt erneut als Broschüren heraus.



Nein, einfach hatte ich mir diese Arbeit gewiss nicht vorgestellt, als ich 1998 den Entschluss fasste, ein Werk über die Geschichte der deutschen Schreibmaschinen-Hersteller zu schreiben. Doch dass diese Arbeit zehn Jahre Zeit in Anspruch nehmen würde, konnte ich damals nicht ahnen.

Anders als anderen Autoren hatte ich mir vorgenommen, nicht die Geschichte einzelner Schreibmaschinen darzustellen, sondern die Geschichte der Schreibmaschinen-Fabriken, der Unternehmen also. Sicher sollten darin auch die produzierten Schreibmaschinen vorkommen, aber nicht im Vordergrund stehen.

Wie sind die Unternehmen entstanden? Wer hat sie gegründet, mit welchen Erwartungen? Wie haben sich die Werke entwickelt, was haben sie im Laufe ihrer Geschichte hergestellt? Wie sind die Verantwortlichen auf die Idee gekommen, Schreibmaschinen zu produzieren? Und: Welche Umstände haben zur Schließung geführt?

Antworten auf diese Fragen zu finden, war schon ein hartes Stück Arbeit. Es existiert ja bisher kein Werk dieser Art. Sicher gibt es einige wenige Abhandlungen über einzelne Werke, doch die Geschichte der meisten Schreibmaschinen-Werke war bisher nicht erforscht.

Inzwischen kenne ich fast sämtliche Archive in Deutschland, die irgendetwas über die Geschichte einzelner Schreibmaschinen-Fabriken gesammelt haben: von Flensburg bis München, von Düsseldorf bis Dresden. Unzählige Fahrten und oft tagelange Aufenthalte in Stadt- und Landesarchiven, Staatsbibliotheken und Museen waren erforderlich, um die für meine Forschungen so wichtigen „Schätze“ aufzuspüren. Hunderte von Briefen zeugen von der oft langwierigen und umfangreichen Korrespondenz mit allen in Frage kommenden Stellen, um überhaupt erst einmal zu recherchieren, wo sich welche Unterlagen und Akten zur Geschichte einzelner Firmen befinden.

Dennoch ist mir klar, dass man die Geschichte jedes Unternehmens nicht bis ins letzte Detail durchleuchten kann. Manche Vorgänge werden wohl immer im Dunkel der Vergangenheit bleiben. Viele Unterlagen sind bei Schließung der Werke vernichtet worden. Deshalb war ich auch teilweise auf Vermutungen angewiesen. Und bei der Vielzahl der recherchierten Daten sind natürlich auch Fehler nicht ganz auszuschließen. Dennoch hoffe ich, mit meinen Abhandlungen etwas mehr Licht ins Dunkel der Geschichte dieser Werke gebracht zu haben.

Leonhard Dingwerth

Die Geschichte der deutschen Schreibmaschinen-Fabriken

Band 1:

Geschichte der Adler-Werke vorm. Heinr. Kleyer AG

Geschichte der Triumph-Werke Nürnberg AG

© Copyright 2015:
Leonhard Dingwerth
Verlag LDD Exclusiv UG
Neuenkirchener Str. 212 · D-32139 Spenge
Tel. 0 52 25 / 60 10 50 14
eMail: LDD-Exclusiv@web.de

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, Vervielfältigung, Kopie, Übernahme in elektronische Medien und jede sonstige Wiedergabe (auch auszugsweise) nur mit schriftlicher Genehmigung des Verfassers.

ISBN: 978-3-945044-21-6 (Band 1)

Die ADLER-WERKE vorm. H. Kleyer AG

Im Juli 1879 erlebte ein junger Ingenieur aus Darmstadt - 25 Jahre alt - anlässlich seiner Amerikareise in Boston eines der ersten Fahrradrennen der Welt. Er war begeistert und beschloss, nach seiner Rückkehr nach Deutschland selbst Fahrräder zu bauen.

Das Fahrrad - man nannte es damals noch „Velociped" - war zur damaligen Zeit als Hochrad zwar schon allgemein bekannt, vielfach bewundert, wurde aber von großen Bevölkerungskreisen noch immer als „Teufelswerk" abgelehnt. Doch der junge Ingenieur war sich sicher, dass es bald eine große Rolle in der Welt spielen würde.

Es begann mit einer Fahrrad-Handlung

Im Frühjahr 1880 kehrte der junge Mann - sein Name war übrigens Heinrich Kleyer - nach Deutschland zurück und eröffnete am 1. März 1880 in der Bethmannstraße 8 in Frankfurt am Main ein kleines Geschäft. Hier begann er, mit Fahrrädern zu handeln, indem er Hochräder aus England importierte. Damit legte er den Grundstock zu den später bedeutenden „Adler-Werken".

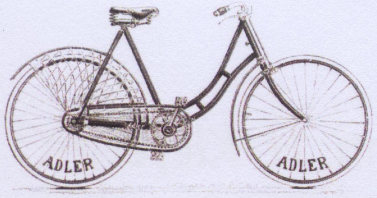
Der Absatz entwickelte sich gut, und bald musste Heinrich Kleyer größere Räume für sein Geschäft suchen. 1886 begann er, in eigener Regie Fahrräder herzustellen, und zwar Niederräder, die sich ungleich leichter fahren ließen als Hochräder. Ein Markenname für seine eigenen Räder war bald gefunden: „Adler-Fahrräder". Unter dem Zeichen des stolzen Adlers gingen sie bald in alle Welt und wurden zu einem internationalen Qualitätsbegriff.

Das Markenzeichen: Der stolze Adler

1895 wurde die Firma „Heinrich Kleyer" in eine Aktiengesellschaft umgewandelt: „Adler Fahrradwerke vorm. Heinrich Kleyer AG". Kleyer behielt als Generaldirektor die Gesamtleitung in seinen Händen. Die folgenden Jahre brachten einen gewaltigen Aufschwung, bald musste neu gebaut werden, und bereits 1898 konnte das hunderttausendste Fahrrad die Fabrik verlassen.

Eine frühe Anzeige der Velociped-Handlung „Heinrich Kleyer", Frankfurt

So warben die „Adler Fahrradwerke" bereits im Jahr 1898

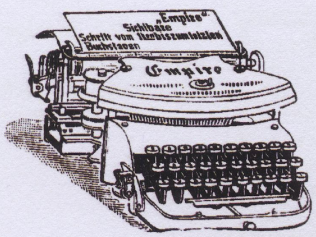


Die erste Schreibmaschinen-Fertigung in der Fahrradfabrik

Doch Heinrich Kleyer wollte sich nicht mit der Produktion von Fahrrädern zufrieden geben. Schon länger hatte er mit großem Interesse die Produktion von Schreibmaschinen in Amerika beobachtet. Schon bald hatte er die Wichtigkeit dieser für das Wirtschaftsleben so zukunftsweisenden Erfindung erkannt. Und er traf mit Wellington Parker Kidder zusammen, der 1892 die „Wellington", eine Stoßstangenmaschine, für den amerikanischen Markt konstruiert hatte. In Kanada wurde die gleiche Maschine als „Empire" vertrieben.

Heinrich Kleyer sicherte sich 1896 das Recht, die Patente der „Empire" zum Bau einer eigenen deutschen Schreibmaschine zu nutzen. Trotz umfassender Pläne, Zeichnungen und Modelle waren lange Vorarbeiten notwendig, um eine vollwertige und hohen Ansprüchen genügende Maschine für den deutschen Markt zu entwickeln. Zwei Jahre lang wurde experimentiert, umkonstruiert, verbessert und die Serienproduktion vorbereitet.

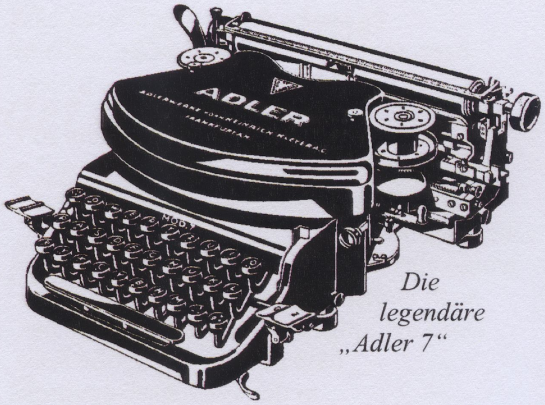
Eine der ersten Anzeigen für die neue Schreibmaschine kurz vor der Jahrhundertwende, noch unter der Bezeichnung „Empire"



„Empire"
Schreibmaschine.
Deutsches erstklassiges Fabrikat.
Unmittelbar sichtbare Schrift.
Einfachste, vollkommenste Konstruktion.
Grösste Leistungsfähigkeit. — Stärkste Durchschlagskraft
Tüchtige Vertreter gesucht.
Adler Fahrradwerke vorm. Heinr. Kleyer, Frankfurt a/M.

Erst 1898 verließen die ersten Schreibmaschinen das Werk, anfangs noch unter der Bezeichnung „Empire", später „Adler 7". Für 300 Goldmark wurden sie verkauft, ein stolzer Preis, wenn man bedenkt, dass ein Arbeiter damals etwa 80 Mark im Monat nach Hause brachte.

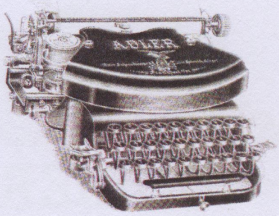
Bis 1901 wurden von der „Empire"/„Adler 7" etwa 3.000 Exemplare verkauft. Nicht über den Büromaschinen-Fachhandel, den es damals in dieser Form kaum gab, sondern über Fahrradhändler! Das änderte sich natürlich im Laufe der folgenden Jahre, und von der „Adler 7" konnten in nur 15 Jahren mehr als 100.000 Maschinen abgesetzt werden, in weiteren 10 Jahren weitere 150.000 Stück.



Die legendäre „Adler 7"

Trotz der rasanten Entwicklung der Fahrrad- und Schreibmaschinen-Fertigung nahm Heinrich Kleyer weitere Produktionszweige auf: 1898 stellte er das erste Motor-Dreirad vor, zwei Jahre später den ersten Motorwagen, 1903 das erste zweirädrige Motorrad. Während die Motorrad-Produktion später (1909) wieder eingestellt wurde, nahm die Automobil-Herstellung einen stetigen Aufschwung. Zahlreiche Modelle und Spezial-Konstruktionen wurden entwickelt, und nach einigen Jahren (1914) war jeder fünfte Personenwagen im Deutschen Reich ein „Adler".

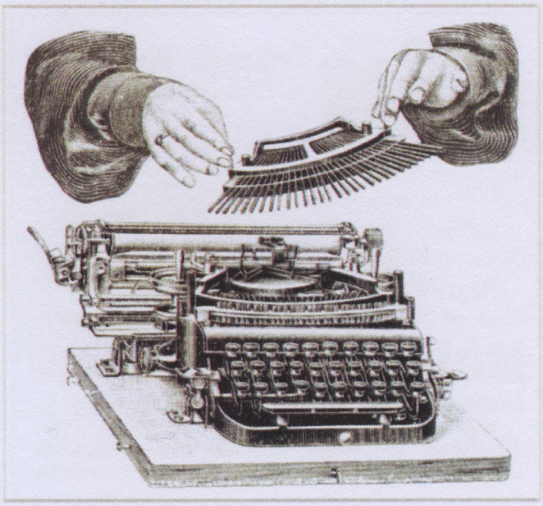
Anzeigen für „Adler"-Motorräder und -Automobile



Die Erfolgsgeschichte der „Adler 7" und ihrer Folgemodelle

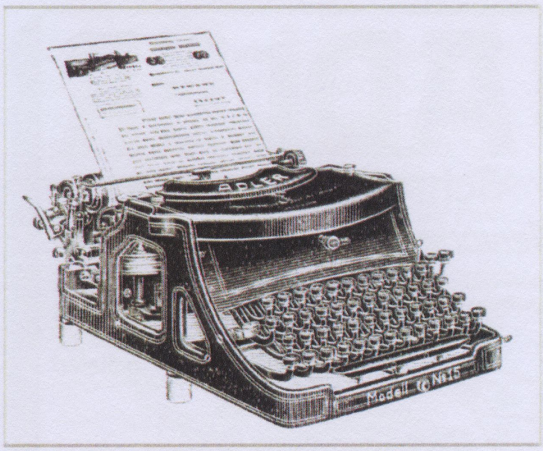
Die „Adler 7" erreichte schon in den ersten Jahren große Produktions- und Verkaufszahlen. Bereits im Dezember 1905 konnte die 20.000. Schreibmaschine ausgeliefert werden. Von den Erfolgen ermutigt brachten die „Adler-Werke" im Laufe der Jahre zahlreiche weitere Modelle und Spezialmaschinen für besondere Anwendungen auf den Markt:

1902 die „Adler 8", bei der der Typenstangen-Satz sehr einfach ausgewechselt werden konnte, um z. B. in lateinischer und kyrillischer Schrift zu schreiben.

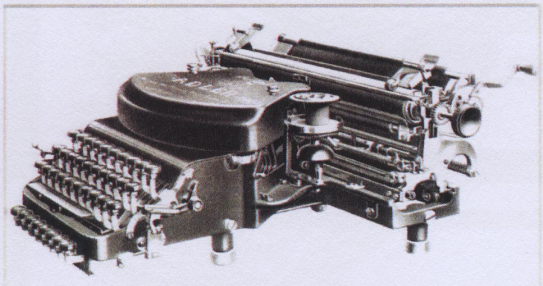


Das Grundmodell der „Adler 7" wurde bis in die 30-er Jahre hinein in großen Stückzahlen gebaut. Weitere Modelle und Sondermaschinen, ebenfalls nach dem Stoßstangen-Prinzip, rundeten bald das Programm ab, darunter u.a.:

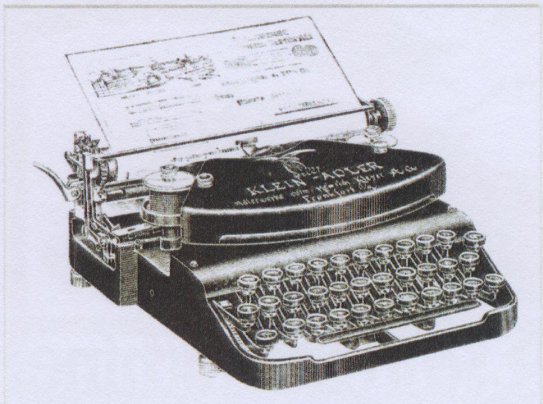
1902: Die „Adler 8" mit zwei auswechselbaren Schriftsätzen



1909: Die „Adler 15", eine vierreihige Stoßstangen-Maschine mit einfacher Umschaltung



1910: Die „Adler 14", eine Fakturier- und Buchungsmaschine



1912: Die „Klein-Adler", eine verkleinerte Ausführung der „Adler 7"

Heinrich Kleyer, ein Pionier der Schreibmaschinen-Fertigung

Heinrich Kleyer wurde am 13. Dezember 1853 in Darmstadt geboren. Nach der Mittelschule und verschiedenen Speziallehrgängen besuchte er die Technische Hochschule in Darmstadt.

Um seine dort erworbenen theoretischen Kenntnisse zu vertiefen, unternahm er schon in frühen Jahren eine Reise in die USA, wo er verschiedene Unternehmen besuchte und eine zeitlang im Patentamt in Washington arbeitete. Während dieses Amerika-Aufenthaltes erlebte er ein Fahrradrennen und fasste den Entschluss, in Deutschland eine Fahrradproduktion zu beginnen.

Am 1. März 1880 gründete Heinrich Kleyer in Frankfurt eine kleine „Maschinen- und Velociped-Handlung". Bereits sechs Jahre später begann er, eigene Fahrräder zu fertigen. Auch sportlich war Kleyer dem Fahrrad eng verbunden. Er galt als einer der besten Radfahrer seiner Zeit. 1881 gründete er den ersten „Velociped-Club". Als Renn- und Tourenfahrer errang er zahlreiche Siege.

Mit dem Erwerb der Patentrechte an der kanadischen „Empire" legte Heinrich Kleyer 1896 den Grundstock zu einer der größten Schreibmaschinen-Fabrikationen. Die weiterentwickelte „Adler 7" wurde in großen Stückzahlen bis in die 30-er Jahre hinein gebaut.

Auch auf anderen technischen Gebieten leistete Heinrich Kleyer Pionierarbeit. So begann er bereits 1898 mit der Motorrad-Produktion, und der im Jahre 1900 begonnene Automobilbau entwickelte sich so rasant, dass die „Adlerwerke" bald zu den bedeutendsten deutschen Autoherstellern gehörten. Selbst Flugzeugmotoren und Flugzeuge wurden in den 20-er und 30-er Jahren bei Adler gebaut, wenngleich nur in kleinen Stückzahlen.

Heinrich Kleyer, der zum Kommerzienrat ernannt und mit dem Dr. Ing. h.c. geehrt worden war, starb am 9. Mai 1932 im Alter von 78 Jahren.

Die „Adler-Werke" gehörten zu allen Zeiten zu den Unternehmen, die der Werbung einen hohen Stellenwert beimaßen. Der Erfolg gab diesem Konzept recht, wie die Verkaufszahlen beweisen.

Oben eine Anzeige aus dem Jahr 1905, darunter 1911 und unten 1913

1909 die „Adler 11", eine Maschine mit der doppelten Anzahl von Schriftzeichen (180 Zeichen), was durch die Anordnung von sechs statt drei Schriftzeichen übereinander auf jeder Typenstange erreicht wurde. Für die Umschaltung von der einen zur anderen Schriftart wurde die Grundstellung des Wagens geändert.

1909 ebenfalls die „Adler 15", die erste „Adler"-Schreibmaschine mit einfacher Umschaltung und vier Tastenreihen. Damit wollte man den Schreibern entgegenkommen, die sich nicht an die doppelte Umschaltung gewöhnen wollten.

1909 ebenfalls die „Aluminium-Adler", eine besonders leichte „Adler 7" (und „Adler 8").

1910 die „Adler 14", die erste Fakturier- und Buchungsmaschine von „Adler".

1911 die „Adler 16", die wie die „Adler 8" mit zwei auswechselbaren Schriftsätzen geliefert wurde (also 2 x 92 Zeichen), aber wie die „Adler 15" vierreihig und mit einfacher Umschaltung versehen war.

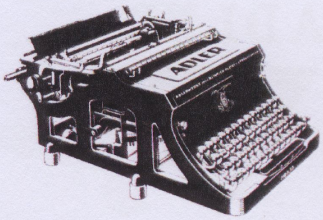
1912 die „Klein-Adler", eine verkleinerte Ausgabe der „Adler 7" für die Reise.

1913 die „Adler 17", eine Maschine mit der doppelten Anzahl von Schriftzeichen (184 Zeichen) wie die „Adler 11", aber vierreihig und mit einfacher Umschaltung wie die „Ad-ler 15".

1913 ebenfalls die „Adler 19", ein mathematisches Modell mit doppelter Umschaltung und 138 Zeichen, ansonsten wie das Grundmodell „Adler 15" (mit z. B. mathematischen, chemischen oder astronomischen Zeichen).

1913 verließ die 100.000. Schreibmaschine die „Adler-Werke". Während des ersten Weltkrieges musste auf höheren Befehl die Produktion umgestellt werden. Lastwagen, Krankenwagen, Spezialfahrzeuge und Kabelwindenmotoren liefen jetzt vom Band.

Nach dem Krieg konnte man nicht nur an bisherige Verkaufszahlen anschließen: die Nachfrage war erheblich angestiegen. Die Auftragslage war so gut, dass die Bestellungen bereits zwei Jahre nach Kriegsende doppelt so hoch waren wie in den Kriegsjahren.



Die ADLER-WERKE vorm. Heinrich Kleyer AG

Der Beginn der zwanziger Jahre war geprägt von ständig steigenden Preisen. Das Geld wurde wertloser, die Inflation strebte ihrem Höhepunkt zu. Die Geldentwertung führte zu einer Flucht in die Sachwerte. Wer Geld hatte, wollte es sofort ausgeben, denn wer wusste schon, was es am nächsten Tag noch wert sein würde.

Die Auftragsbücher für „Adler"-Schreibmaschinen waren prall gefüllt. Allein im Jahr 1922 wurden über 32.000 Maschinen produziert, ein Rekord, der 16 Jahre lang nicht mehr überboten wurde. Im Januar 1923 wurde die zweihundertfünfzigste Schreibmaschine bei „Adler" fertiggestellt, Anfang 1925 die 300.000 überschritten.

In diesem Jahr 1925 kam als Nachfolgemodell der „Adler 15" die verbesserte „Adler 25" auf dem Markt. Zwei Jahre später löste die „Klein-Adler 2" mit einfacher Umschaltung und vier Tastenreihen die bisherige „Klein-Adler" ab. Dieses Modell wurde im Ausland auch unter der Bezeichnung „Adler 30" vertrieben.

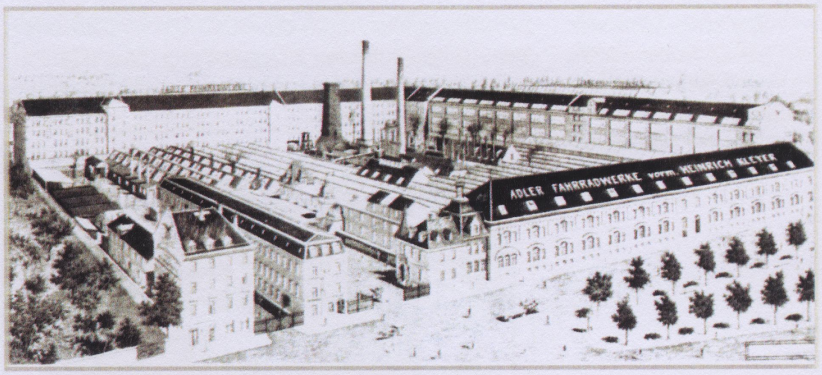
Der Beginn der Zusammenarbeit mit den „Triumph-Werken"

Die Weltwirtschaftskrise, ausgelöst durch die Kursstürze an der New Yorker Börse Ende 1929, schlug Anfang der 30-er Jahre auch bei den „Adler-Werken" voll durch. Die Zahl der bestellten Schreibmaschinen sank von über 22.600 im Jahre 1929 auf unter 6.000 im Jahre 1932.

In dieser schwierigen wirtschaftlichen Situation suchte man nach Rationalisierungsmöglichkeiten und fand sie in einer engen Zusammenarbeit mit den „Triumph Werken Nürnberg AG".

Der Bau von eigenen Maschinen nach dem Stoßstangenprinzip wurde bei den „Adler-Werken" zurückgefahren. Man ließ nun Schreibmaschinen bei den „Triumph-Werken" in Nürnberg bauen und brachte sie mit „Adler"-Bezeichnungen auf den Markt.

So war die „Adler 31", die man ab 1931 auch unter der Bezeichnung „Adler Standard" anbot, nichts anderes als eine „Triumph 10" mit „Adler"-Schild. Damit war „Adler" nun auch dazu übergegangen, Maschinen mit Typenhebel-Mechanismus zu vertreiben.

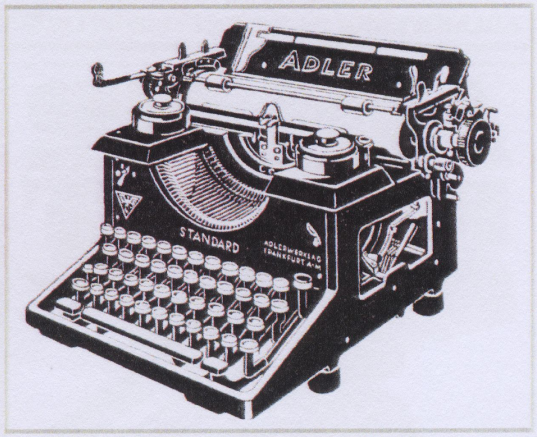


Und die wenig später erschienene Kleinschreibmaschine „Adler 32" war identisch mit der „Klein-Triumph" oder, wie sie später genannt wurde, mit der „Triumph Norm".

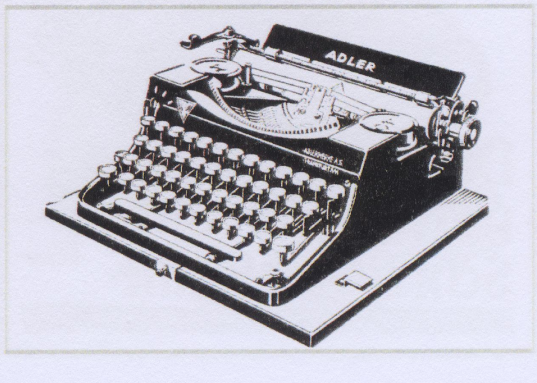
Nachdem sich die wirtschaftliche Lage wieder etwas erholt hatte und die „Adler"-Konstrukteure nicht untätig geblieben waren, stellten die „Adler-Werke" 1935 eine neu konstruierte Maschine vor - wieder nach dem ureigensten Stoßstangen-Prinzip: die „Adler Favorit", die zwei Jahre später durch das verbesserte Modell „Favorit 2" ersetzt wurde. Diese Koffer-Schreibmaschine gewann mit ihrem günstigen Preis von nur 135,- Reichsmark sehr viele Käufer.

Oben: Die „Adler 25" als Nachfolgemodell der „Adler 15"

Darunter: Die „Adler"-Werksanlagen, vermutlich um 1912/1915



Die „Adler 31" oder „Adler Standard", baugleich mit der „Triumph 10" und von „Triumph" in Nürnberg gebaut



Die Kleinschreibmaschine „Adler 32", identisch mit der „Klein-Triumph" bzw. „Triumph Norm"

Seit etwa Mitte der 20-er Jahre wurde als Markenzeichen dieser stilisierte Adler verwandt

Sie war zugleich auch die letzte neu konstruierte Schreibmaschine vor Kriegsanfang. Das letzte Friedensjahr, 1939, wurde zum besten Schreibmaschinen-Jahr in der Geschichte der „Adler-Werke": über 37.500 Maschinen konnten ausgeliefert werden.

Eine Anzeige aus dem Jahr 1931 für die „Adler 31" bzw. „Adler Standard"

Ab 1935 wurde die „Adler Favorit" in Anzeigen wie dieser vorgestellt

Am Rande sei noch erwähnt, dass die „Adler-Werke" in den 20-er und 30-er Jahren auch zu den bedeutendsten deutschen Automobil-Herstellern zählten. Die Modelle „Adler Stan-dard 6" (1926), „Adler Favorit" (1930), „Adler Trumph" (1932) oder „Adler Diplomat" (1933), um nur einige zu nennen, begeisterten die Käufer und schrieben Automobilgeschichte. Zwischen 1909 und 1939 liefen insgesamt über 212.000 „Adler"-Automobile vom Fließband.

Mit dem Beginn des zweiten Weltkrieges wurde die Schreibmaschinen-Fertigung zunächst stark gedrosselt, später ganz eingestellt. Es gab keinen Markt mehr für Schreibmaschinen. Statt dessen wurde hergestellt, was die Regierung forderte: Militärfahrzeuge, Kleinlastwagen, Halbkettenfahrzeuge, Schnellbootmotoren, fernmeldetechnische Aggregate und Fernschreiber...

Bis zum 20. März 1944 - dann war es auch damit vorbei. Ein schwerer Luftangriff mit Minen, Spreng- und Brandbomben vernichtete die Werke I und II nahezu vollständig, weitere Angriffe im Januar 1945 zerstörten den größten Teil der restlichen Werksanlagen. Die wenigen Maschinen und Materialien, die noch gerettet werden konnten, wurden in die Räume einer Küchenmöbelfabrik in Bruchköbel bei Hanau geschafft.

Am 8. Mai 1945 - Kriegsende - bestanden die „Adler-Werke" fast nur noch aus einem großen Trümmerhaufen. Rund 85 Prozent der Werksanlagen und -einrichtungen waren zerstört. Die Filialbetriebe in Ostdeutschland - Breslau, Kattowitz, Königsberg und Leipzig - mussten abgeschrieben werden, ebenso die Forderungen für die umfangreichen Lieferungen an das jetzt nicht mehr existierende Reich.

Doch damit noch nicht genug: Von den noch brauchbaren oder zu reparierenden Werkzeugmaschinen mussten die meisten als Reparationsleistung abgeliefert werden. Das Ende der „Adler-Werke"? - Nein, gleich nach Kriegsende wurde mit Aufräum- und Reparaturarbeiten begonnen...

Aus kleinsten Anfängen wieder zur Weltspitze

In Bruchköbel, einem kleinen Ort bei Hanau, wohin man nach den Luftangriffen die wenigen geretteten Maschinen und Materialien gebracht hatte, wurde unter größten Schwierigkeiten damit begonnen, einige Produktionseinrichtungen zu installieren und in Gang zu setzen, um zu versuchen, wieder Schreibmaschinen zu bauen.

An geregelte Arbeitsabläufe war natürlich nicht zu denken. Es fehlte an allem: Es fehlte an Spezialwerkzeugen, an Lehren und an Messinstrumenten. Es fehlte an Rohmaterial. Denn alles Lebenswichtige - Ernährung, Kleidung, Heizungsmaterial, Rohstoffe, Werkzeuge - wurde von Ämtern verwaltet und zugeteilt. Die Beschaffung notwendiger Materialien, oft nur auf dem Kompensationswege möglich, bereitete die größten Schwierigkeiten.

Und doch: Am 29. März 1946 konnte die erste Nachkriegs-Schreibmaschine ausgeliefert werden, aufbauend auf der „Favorit 2". Sie erhielt die Bezeichnung „Klein-Adler 46". Die Qualität ließ sich unter den geschilderten Umständen naturgemäß noch nicht mit der vor dem Krieg vergleichen, doch die Nachfrage war riesig. Zu groß war der angestaute Bedarf...

Noch im Jahr 1946 gelang es, 1.954 Maschinen zu fertigen, im darauffolgenden Jahr waren es fast 3.900 und 1948 sogar über 10.000.

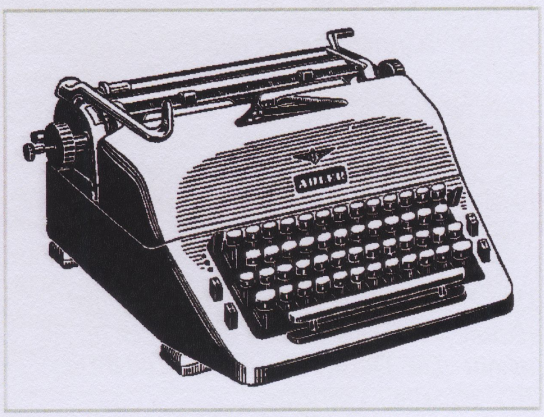
Seit Ende 1946 konnte auch in Frankfurt wie-der in bescheidenem Umfang produziert werden. Anhand eines bereits Anfang der 30-er Jahre gebauten Handmodells, das in den Kriegswirren gerettet werden konnte, begann man, eine verbesserte Typenhebelmaschine zu konstruieren. Auf der Exportmesse in Hannover wurde sie im Juni 1948 erstmals vorgestellt: die „Adler Standard 48" mit Dezimal-Tabulator, Anschlagregler, automatischer Papiereinführung und weiteren technischen Raffinessen.

Mit der Währungsreform im Juni 1948 fiel endlich auch die Zwangsbewirtschaftung. Bei „Adler" widmete man sich jetzt ganz der Entwicklung neuer Typenhebelmaschinen.

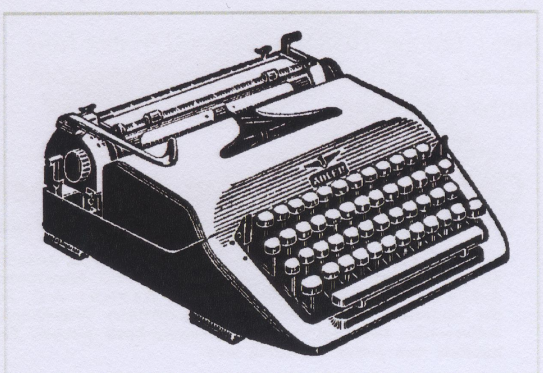
1951 kam die „Adler Standard Universal" auf den Markt, in modernem Design und in grauer Spritzguss-Verkleidung. Die „Adler Spezial", ein etwas leichteres und preiswerteres Modell, folgte noch im gleichen Jahr, ebenso eine „Adler"-Schreibbuchungsmaschine.

1952 lief die Produktion der „Klein-Adler 46" aus, sie wurde durch die neue Kleinschreibmaschine „Adler Privat" ersetzt. Die erste elektrische „Adler", die „Adler Electric", wurde 1954 auf der Hannover-Messe präsentiert.

Die „Adler Standard Universal" in modernem Design und grauer Spritzguss-Verkleidung (1951)



Die „Adler Spezial", ein etwas leichteres und preiswerteres Modell (1951)



Die neue Kleinschreibmaschine „Adler Privat" (1952)

Dieses Zeichen eines noch weiter stilisierten Adlers wurde seit etwa Mitte der 30-er Jahre über mehrere Jahrzehnte unverändert beibehalten

Oben: 1956 übernahmen die „Adler-Werke" die Produktion der „Tippa" von „Gossen"

Rechts: Eine Anzeige für die „Adler Spezial" aus dem Jahr 1952

In den wenigen Jahren nach dem Krieg konnten die „Adler-Werke" ihre frühere Marktstellung nicht nur wiedererlangen, sondern sogar ausbauen. Ihr Marktanteil stieg ab 1952 auf rund 45 Prozent. Der Umsatz wuchs von 13,6 Millionen DM im Jahre 1950 auf über 50 Millionen DM im Jahre 1955. Weltweit wurden die Maschinen in über 80 Länder exportiert.

Und die anderen Produktionszweige bei „Adler"? Die Fahrrad-Herstellung, die nach dem Krieg wieder sehr gut angelaufen war, wurde 1954 eingestellt, die Motorrad-Produktion 1957. Automobile waren nach dem Krieg bei „Adler" nicht mehr gebaut worden, so dass sich die „Adler-Werke" ab 1957 nur noch mit dem Bau von Schreibmaschinen befassten.

Doch auch für diesen Produktionszweig verschärften sich die Bedingungen Mitte der 1950er Jahre. Unternehmenszusammenschlüsse und ausländische Kapitalbeteiligungen führten zu einem immer härteren Wettbewerb.

Neuer Besitzer der „Adler-Werke": Max Grundig ...

Im November 1957 war in den Tageszeitungen zu lesen: „Grundig besitzt nun Aktienmehrheit von Adler". Der Unternehmer Max Grundig aus Fürth hatte bereits im Januar des Jahres die Aktienmehrheit an der „Triumph Werke Nürnberg AG" erworben und nun durch eine Schachtelbeteiligung auch die Majorität an der „Adler-Werke vorm. Heinrich Kleyer AG".

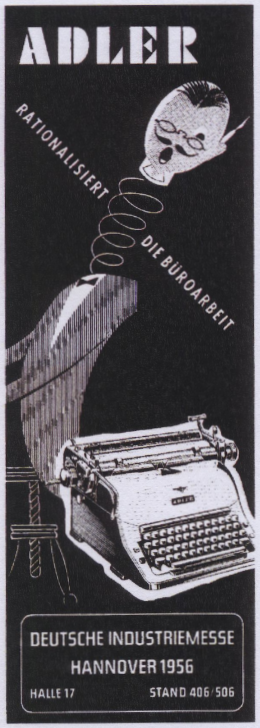
Über diese und die späteren Transaktionen (Litton, VW, Olivetti) wird ausführlich im Abschnitt „Die TRIUMPH-WERKE NÜRNBERG AG" ab Seite 13 berichtet.

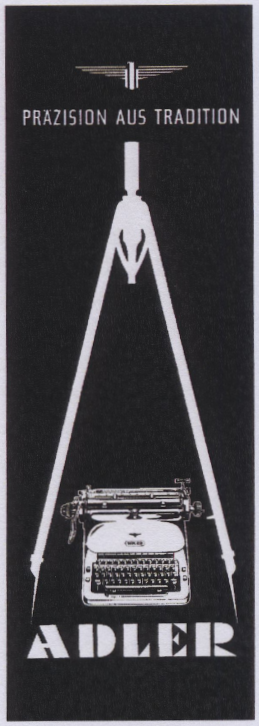
Am 1. Oktober 1958 nahm die „GTA" ihre Tätigkeit auf, ein Zusammenschluss der Vertriebsabteilungen von Grundig, Triumph und Adler.

Der deutsche Markt wurde nun von den beiden größten Unternehmensgruppen bestimmt: einerseits von der „Olympia Werke AG" mit der „Brunsviga Maschinenfabrik AG" (mit der „AEG" als Muttergesellschaft), andererseits von der „Grundig"-Gruppe mit der „Grundig-Electronic" („Stenorette"), der „Triumph Werke Nürnberg AG" und der „Adler-Werke AG".

Beide großen Gruppen sahen ihre Zukunft in der Kombination von traditioneller Bürotechnik und Elektronik.

Diese beiden Anzeigen (rechts und links) stammen aus dem Jahr 1956

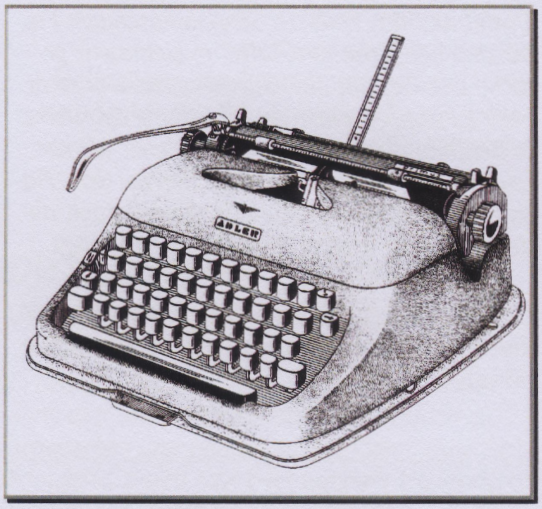


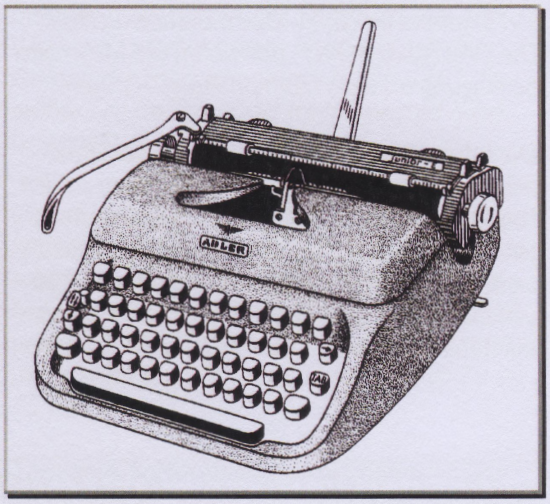


Grundig besitzt nun Aktienmehrheit von Adler

Die Transaktion hat zahlreiche Umbesetzungen notwendig gemacht

kb Frankfurt. — Das in der letzten Woche umlaufende Gerücht, die Grundig-Gruppe verfüge nach der im November 1957 erworbenen Schachtelbeteiligung an der Adlerwerke vorm. Heinrich Kleyer AG, Frankfurt a. M., nunmehr über die Majorität des 15 Mill. DM betragenden Grundkapitals, hat sich auf der HV der Adlerwerke bestätigt, wo die Grundig-Bank GmbH, Frankfurt, mit 57% des Grundkapitals von Adler vertreten war.





Neue Maschinen und Modelle Ende der 50-er und Anfang der 60-er Jahre:

Links: Die „Adler Favorit" (1958)

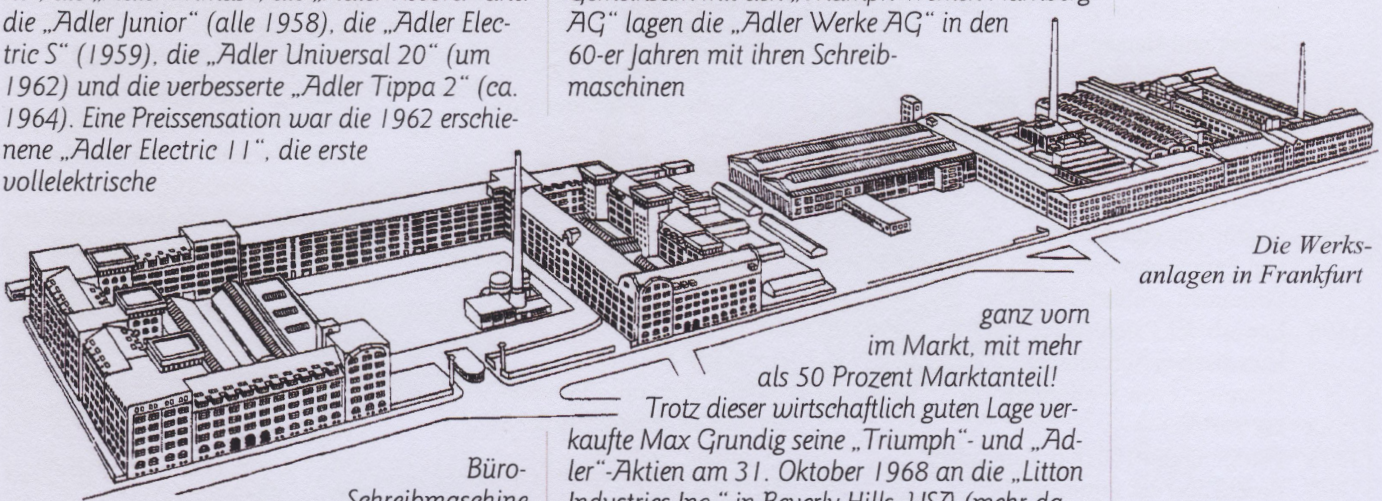
Rechts: Die „Adler Junior" (1958)

In den folgenden Jahren kamen viele neue Modelle auf den Markt, darunter die „Adler Favorit", die „Adler Primus", die „Adler Record" und die „Adler Junior" (alle 1958), die „Adler Electric S" (1959), die „Adler Universal 20" (um 1962) und die verbesserte „Adler Tippa 2" (ca. 1964). Eine Preissensation war die 1962 erschienene „Adler Electric 11", die erste vollelektrische Büro-Schreibmaschine zum Preis von unter 1.000,- DM.

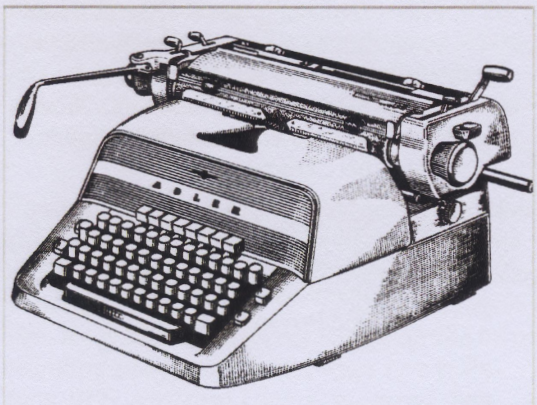
Die vielen weiteren Neuerscheinungen der 60-er Jahre und der folgenden Jahrzehnte hier aufzuführen, würde zu weit führen.

Bereits 1961 konnte bei den „Adler Werken AG" die 1.000.000. Schreibmaschine gefertigt werden. Gemeinsam mit den „Triumph-Werken Nürnberg AG" lagen die „Adler Werke AG" in den 60-er Jahren mit ihren Schreibmaschinen ganz vorn im Markt, mit mehr als 50 Prozent Marktanteil!

Trotz dieser wirtschaftlich guten Lage verkaufte Max Grundig seine „Triumph"- und „Adler"-Aktien am 31. Oktober 1968 an die „Litton Industries Inc." in Beverly Hills, USA (mehr darüber im Kapitel „Die TRIUMPH-WERKE NÜRNBERG AG"). Mit dem Start ins Computer-Zeitalter wuchsen Umsatz und Mitarbeiter-Zahlen weiter an.



Die Werksanlagen in Frankfurt



Links: Die „Adler Universal 20" (ca. 1962)

Rechts: Die „Adler Tippa 2" (1964)

Das Ende der Schreibmaschinen-Produktion

1979 kam es erneut zu einem Besitzerwechsel. Die „Volkswagen AG" übernahm die Mehrheitsbeteiligung an der „Triumph-Adler"-Gruppe.

Die Jahre 1980 und 1981 brachten der Unternehmensgruppe große Verluste, die zwar in den Folgejahren wieder aufgefangen werden konnten, trotzdem aber die „Volkswagen AG" dazu veranlasste, 1986 das Unternehmen wieder zu verkaufen: an einen der größten Konkurrenten, die italienische „Ing. C. Olivetti & Co. SpA".

Damit war das Ende der Schreibmaschinen-Produktion bei „Triumph/Adler" in Sichtweite gerückt. Die Talfahrt des Unternehmens war nicht mehr zu stoppen. Nach der Schließung des Werkes in Berlin und Entlassungen in anderen Werken wurden 1992 zuerst die Produktion bei den „Adler-Werken" in Frankfurt, kurz darauf auch die der „Triumph-Werke" in Nürnberg stillgelegt.

Die verbliebenen Reste der „TA" wurden an eine Investorengruppe aus Banken und Privatanlegern verkauft.

Zeittafel „ADLER-WERKE VORM. HEINRICH KLEYER AG"

1880 Gründung einer Fahrrad-Handlung in Frankfurt durch Heinrich Kleyer und Handel mit importierten Hochrädern
1895 Umwandlung der Firma „Heinrich Kleyer" in eine Aktiengesellschaft: „Adler Fahrradwerke vorm. Heinrich Kleyer AG"
1886 Beginn der eigenen Herstellung von Fahrrädern unter dem Markennamen „Adler"-Fahrräder
1896 Erwerb der Patentrechte an der kanadischen Schreibmaschine „Empire" (von Wellington Parker Kidder)
1898 Fertigung des 100.000. Fahrrades
1898 Produktion des ersten Motor-Dreirades
1898 Fertigstellung der ersten Schreibmaschine, noch unter der Bezeichnung „Empire"
1900 Fertigstellung des ersten Motorwagens
1901 3.000 Exemplare der „Empire" verkauft, jetzt unter dem Namen „Adler 7"
1902 Die „Adler 8" kommt auf den Markt
1903 Produktion des ersten zweirädrigen Motorrades
1905 20.000 Schreibmaschinen verkauft
1909 „Adler 11", „Adler 15" und „Aluminium-Adler"
1910 „Adler 14"
1911 „Adler 16"
1912 „Klein-Adler"
1913 „Adler 17" und „Adler 19"
1913 100.000 Schreibmaschinen produziert
1914 Jeder 5. Personenwagen im Deutschen Reich ein „Adler"
1914 - 1918: Kriegsproduktion
1923 250.000 Schreibmaschinen produziert
1925 „Adler 25"
1927 „Klein-Adler 2"
1931 Zusammenarbeit mit „Triumph": „Adler Standard" bzw. „Adler 31" bei „Triumph" gebaut (= „Triumph 10")
1932 „Adler 32" (= „Klein-Triumph")
1935 „Adler Favorit"
1937 „Adler Favorit 2"
1939 - 1944: Kriegsproduktion
1944 Zerstörung der Werksanlagen
1946 Erste Schreibmaschine nach dem Krieg: „Klein-Adler 46"
1948 „Adler Standard 48"
1950 Wieder 13,6 Millionen DM Umsatz
1952 Rund 45 % Marktanteil
1954 Einstellung der Fahrrad-Produktion
1955 Über 50 Millionen DM Umsatz
1956 Erwerb der „Tippa"-Rechte
1957 Einstellung der Motorrad-Produktion
1957 Erwerb der Aktienmehrheit an Triumph und Adler durch Max Grundig
1958 Vertrieb durch die „GTA" (Grundig, Triumph, Adler)
1958 „Adler Favorit", „Adler Primus", „Adler Record", „Adler Junior"
1959 „Adler Electric S"
1961 1.000.000 Schreibmaschinen
1962 „Adler Electric 11", erste Elektrische unter 1000,- D-Mark
1969 Verkauf von Triumph und Adler an „Litton Industries Inc." in Beverly Hills, USA
1973 Fast 12.000 Mitarbeiter bei „Triumph" und „Adler"
1979 Verkauf von Triumph/Adler an VW (Volkswagen AG)
1981 Fast 200 Millionen Mark Verlust
1986 Verkauf von Triumph/Adler an Olivetti, Italien, einem großen Konkurrenten
1987 Kurzarbeit
1988 Schließung des Werkes in Berlin
1992 Stillegung der „Adler-Werke" in Frankfurt und Schließung der Produktion in Nürnberg - Ende der Schreibmaschinenfertigung bei „Triumph/Adler" in Deutschland
1993 Nur noch 317 Mitarbeiter
1994 Verkauf der Rest-"TA" an eine Investorengruppe aus Banken und Privatinvestoren

Die TRIUMPH-WERKE NÜRNBERG AG

Bevor man in diesem Unternehmen überhaupt an die Herstellung von Schreibmaschinen dachte, war die Marke „Triumph" bereits seit Jahren ein Begriff - für Fahrräder.

Die Vorgeschichte: Gründung und Fahrrad-Produktion

In den 90-er Jahren des vergangenen Jahrhunderts war das Hochrad, das nicht einfach zu beherrschen war und artistische Geschicklichkeit erforderte, durch eine Erfindung der Engländer Starley und Sutton abgelöst worden.

Das vergleichsweise einfach zu fahrende Niederrad löste in kurzer Zeit einen wahren Fahrrad-Boom aus, begünstigt noch durch die Erfindung des luftgefüllten Gummireifens (Dunlop, 1888). Die Herstellungszahlen von Fahrrädern schnellten in ungeahnte Höhen.

In der Zweiradproduktion war England die führende Nation. Zwei Deutsche, Siegfried Bettmann aus Nürnberg und M. Schulte aus Papenburg, gründeten deshalb in den 90-er Jahren in Coventry in England eine Firma, um dort Fahrräder zu produzieren. Einen Namen für ihr Unternehmen hatten sie bald gefunden: „Triumph Cycle Company Ltd.".

Ihre Fabrikate konnten sich schnell am Markt durchsetzen. Schon nach kurzer Zeit exportierten sie ihre Fahrräder auch auf das europäische Festland. Besonders in Deutschland rollten bald Triumph-Fahrräder in zunehmender Zahl. Und so entschlossen sich die beiden Gründer, in Deutschland 1896 eine Tochtergesellschaft zu gründen: die „Deutsche Triumph-Fahrrad-Werke AG" in Nürnberg. Mit einem Aktienkapital von 500.000 Mark wurde das Unternehmen am 15. Juli 1896 in das Handelsregister eingetragen.

Zunächst diente eine gemietete ehemalige Bleistiftfabrik in der Hadermühle als provisorische Arbeitsstätte, in der am 1. Oktober 1896 der Betrieb aufgenommen wurde. Sofort wurde begonnen, ein großes Werk an der Fürther Straße in Nürnberg zu errichten, in das man bereits Anfang 1897 einziehen konnte. Während man anfangs noch die fertigen Fahrräder aus dem Werk in Coventry bezog, wurden nach dem Aufbau der Fahrradmontage bereits 1897 der größte Teil der Fahrräder im Nürnberger Werk hergestellt.

Obwohl das erste Geschäftsjahr 1896/97 im wesentlichen dem Aufbau der Firma diente, konnte schon ein Umsatz von einer knappen halben Millionen Mark erzielt werden. Die Belegschaft wuchs schnell auf hundert Mitarbeiter an und produzierte täglich rund 30, später auch 70 bis 75 Fahrräder.

Trotz eines harten Wettbewerbs - immerhin wurden zu dieser Zeit rund 40 neue Fahrradwerke

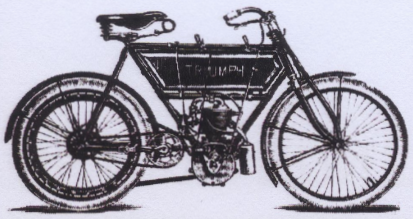
gegründet - wuchs der Umsatz im zweiten Jahr des Bestehens auf über eine Million Mark an. Doch im dritten Geschäftsjahr 1898/99 brach der Fahrradmarkt ein, das Unternehmen arbeitete nun mehrere Jahre lang mit Verlust. Um die Produktionsausfälle einigermaßen auszugleichen, begann man im Jahre 1900 mit der Herstellung von Metallbetten und Drahtmatratzen.

Aus dem gleichen Grund stieg Triumph kurz nach der Jahrhundertwende in das noch fast brachliegende Motorradgeschäft ein und bot 1903 das erste Modell an: ein verstärkter Fahrradrahmen mit einem 2-PS-Motor, noch ohne Getriebe und ohne Kupplung. Die Tagesproduktion betrug anfangs zwei Motorräder pro Tag und wurde später auf täglich vier gesteigert. Doch der Markt für Motorräder

Die Fahrrad-Marke „Triumph" - lange vor der Schreibmaschinen-Fertigung ein Begriff

Frühe „Triumph"-Fahrrad-Werbung

Die Begeisterung für's Radfahren sprach in den Jahren vor der Jahrhundertwende aus zahlreichen Werbeanzeigen.



Das erste „Triumph"-Motorrad

war noch nicht geschaffen, die Verkaufszahlen blieben weit unter den Erwartungen. 1907 entschloss man sich daher, die Motorrad-Fertigung zunächst wieder aufzugeben. Erst nach dem ersten Weltkrieg wurde 1919 die Produktion von Motorrädern wieder aufgenommen.

Die Nürnberger Schreibmaschinenwerke Kührt & Riegelmann

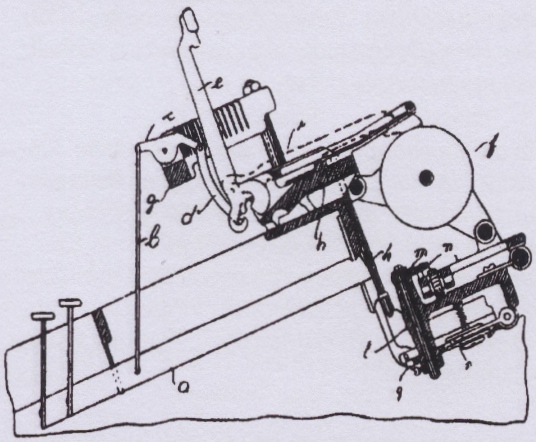
In den Jahren nach der Jahrhundertwende verlief die Entwicklung der Triumph-Werke (und des Gewinns) wieder erfreulich positiv. Bis 1906 erhöhte sich die Jahresproduktion auf über 20.000 Fahrräder. Bei Triumph konnte man optimistisch in die Zukunft blicken. Von den Erfolgen beflügelt suchte man nach neuen, zukunftsträchtigen Märkten, um die vorhandenen technischen Kapazitäten noch besser auszunutzen.

Die Chance, in eine der bedeutendsten und vielversprechendsten Wachstumsbranchen des Jahrhunderts zu investieren, ergab sich 1909 nach dem Zusammenbruch der „Nürnberger Schreibmaschinenwerke Kührt & Riegelmann GmbH". Die Übernahme dieses Werkes und der von dieser Firma produzierten Schreibmaschine „Norica" begründeten den Siegeszug der Schreibmaschinen-Produktion bei Triumph.

Die „Norica" war die erste Konstruktion des Nürnbergers Carl Friedrich Kührt, der später noch Maschinen wie die „Franconia", „Minerva" und „Commercial" konstruieren sollte. Bei der „Norica" ordnete er die im Halbkreis stehenden Typenhebel etwas nach vorn gekippt vor der Walze an, um einen freien Blick auf das Geschriebene zu ermöglichen (verbessertes „Bar-Lock"-System). Die Maschine war mit Universaltastatur, einfacher Umschaltung und 90 Schriftzeichen versehen.

Die „Norica"

Zur Herstellung der Maschine tat sich Kührt mit Carl Riegelmann zusammen, und beide gründeten mit einem Stammkapital von 40.000 Mark die „Nürnberger Schreibmaschinenwerke Kührt & Riegelmann GmbH". Den Gesamtvertrieb sollte die Hamburger Firma „Ehrlich & Riegelmann" übernehmen.



1907 kam die „Norica" auf den Markt. Schon bald stellte man fest, dass der erhoffte Verkaufserfolg ausblieb. Kührt überarbeitete die Maschine, lagerte die Walze noch etwas höher, um die Sichtbarkeit des Geschriebenen noch zu verbessern. 1908 kam diese Ausführung auf den Markt, doch die Verkaufszahlen ließen sich auch mit diesem Modell nicht wesentlich erhöhen. Das Unternehmen geriet immer tiefer in die roten Zahlen und musste schließlich 1909 aufgeben.

Nach dem Zusammenbruch übernahm die „Deutsche Triumph-Fahrrad-Werke AG" die Firma mit allen Patenten und Rechten an der „Norica". Der Teilhaber des liquidierten Unternehmens, Carl Riegelmann, wurde von Triumph ebenfalls übernommen und zum Prokuristen bestellt.

Werbung für die „Norica" aus dem Jahr 1907

Die TRIUMPH-WERKE NÜRNBERG AG

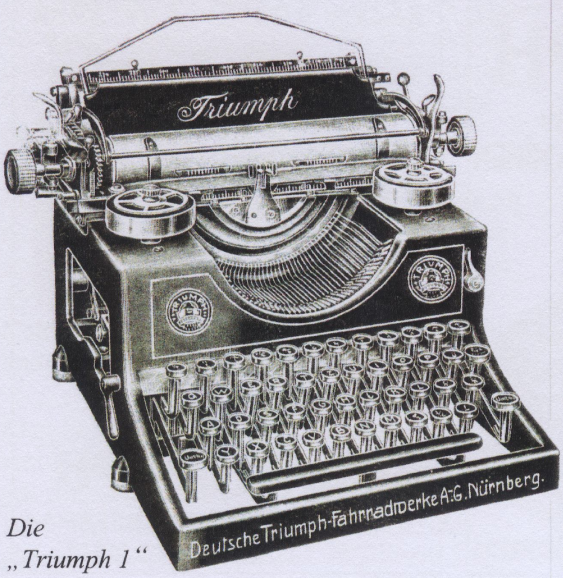
Die ersten Schreibmaschinen bei Triumph: aus der „Norica" wird die „Triumph"

Die Liquidation der „Nürnberger Schreibmaschinenwerke Kührt & Riegelmann" kam den Triumph-Werken also gerade recht. Die von Triumph übernommene Schreibmaschine „Norica" war aber zum Zeitpunkt der Übernahme (1909) bereits technisch veraltet. Man begann deshalb sofort, diese Maschine zu überarbeiten bzw. neu zu konstruieren.

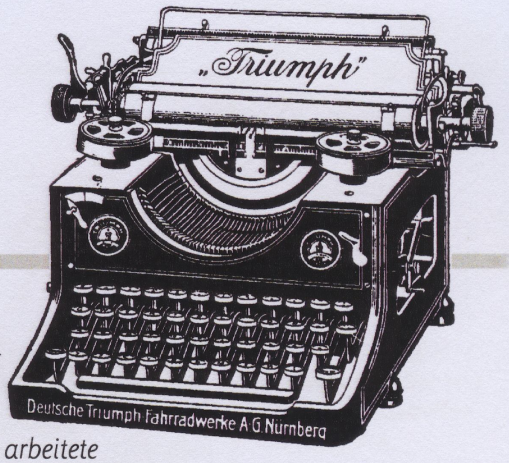
Für diese schwierige Aufgabe konnte Paul Grützmann*) gewonnen werden, der die Maschine fast völlig neu konstruierte. Bis 1910 wurde die „Norica" von den Triumph-Werken noch in kleinen Stückzahlen gefertigt und für 350 Mark verkauft, dann kam die neuentwickelte „Triumph 1" auf den Markt.

Bereits ein Jahr später folgten die Modelle „2" (mit Kolonnensteller) und „2a" (mit 6-stelligem Dezimal-Tabulator). Sechs verschiedene Modelle mit unterschiedlichen Wagenbreiten standen jetzt auf der Produkt-Palette.

Die Fertigung der Schreibmaschinen befand sich anfangs noch im Produktionsbereich der Fahrräder. 1911 wurde dann eine eigene Schreibmaschinen-Abteilung bezogen. Dies führte 1911 auch zur Umbenennung des Unternehmens in „Triumph Werke Nürnberg AG". Zwei Jahre später vollzog man dann die Trennung von der Muttergesellschaft in Coventry.



Die „Triumph 1"



Die „Triumph 2", die bereits ein Jahr nach dem Modell „1" folgte

Die ersten Jahre der Schreibmaschinen-Fertigung waren nicht sehr erfolgreich. Die Schreibmaschinenabteilung arbeitete mit Verlust. Zeitweise wurden sogar Überlegungen laut, diesen neuen Produktionsbereich wieder aufzugeben. Ein Grund für die geringe Wirtschaftlichkeit lag in der wenig rationellen und kostenaufwendigen handwerklichen Fertigung. So brauchte jede Maschine vom ersten Arbeitsgang bis zum Versand rund 14 Tage.

Dennoch: insgesamt florierte das Unternehmen. Die Produktions- und Verkaufszahlen sowohl für Fahrräder als auch für Schreibmaschinen stiegen von Jahr zu Jahr an, bis zum Ausbruch des 1. Weltkrieges 1914. Von nun an gingen kriegswichtige Produktionen vor: Feldbetten, Krankentische, Zünder und Munition.

Die Schreibmaschinen- und Fahrradherstellung kam fast völlig zum Erliegen. Die kriegsbedingten Produktionen erforderten eine Umstellung und Modernisierung der Fabrikationsanlagen. Die

*) Der Konstrukteur der „Triumph 1": Paul Grützmann

Die Frage, wer aus der „Norica" die „Triumph 1" neu konstruierte - Paul Grützmann oder sein Bruder Heinrich - ist nicht eindeutig zu klären. Die Quellen widersprechen sich. Manche Autoren sprechen von Heinrich, andere von Paul Grützmann.

In dem von Triumph selbst herausgegebenen Werk „75 Jahre Triumph Werke Nürnberg AG" wird der Konstrukteur namentlich nicht genannt.

Der langjährige Triumph-Mitarbeiter Friedrich Teichmann nennt in seinem umfangreichen zweibändigen Werk „Die Firmengeschichte von Triumph" **Paul** Grützmann als Verantwortlichen für die Neukonstruktion (Bd. 1, Seite 12). Er schreibt weiter: „Bei dieser neuen Schreibmaschinenkonstruktion wurden sehr viele Merkmale der Stoewer-Schreibmaschine eingebracht. Dies war nicht weiter verwunderlich, da Herr Grützmann vorher bei der Firma Stoewer beschäftigt war." Bei Stoewer war **Paul** Grützmann beschäftigt.

Ernst Martin widerspricht sich selbst in seinem Buch von 1949: „Die Schreibmaschine und ihre Entwicklungsgeschichte". Auf Seite 458 schreibt er über **Heinrich** Grützmann: „... war bei Metall-Industrie AG in Schönebeck a.d. Elbe und baute dort die Mentor. Von hier aus übersiedelte er dann zu den Triumphwerken in Nürnberg, um aus der Norica die Triumph zu schaffen." Doch unter „Triumph" schreibt er auf Seite 247: „Die Triumph hat fast keine Ähnlichkeit mit der Norica. Letztere ... wurde von **Paul** Grützmann umgearbeitet.

Es spricht viel dafür, dass **Paul** Grützmann der Konstrukteur der „Triumph 1" war (und nicht sein Bruder **Heinrich**).

Paul Grützmann wurde am 26. November 1871 in Friedrichsglück in Schlesien geboren. Seine berufliche Laufbahn begann er in der Musikinstrumenten-Branche, schwenkte aber später zum Schreibmaschinen-Konstrukteur um. Von 1898 bis 1901/02 soll er bei der „Metallindustrie Schönebeck" gearbeitet haben. Anschließend war er - mit Unterbrechungen - bis 1928 bei der „Bernh. Stoewer AG" in Stettin beschäftigt, wo er die Modelle I bis IV sowie die „Stoewer Record" und die „Stoewer Elite" schuf.

Während dieser Zeit muss Paul Grützmann auch für die „Triumph-Werke" gearbeitet und die „Norica" zur „Triumph 1" umkonstruiert haben. Ein weiterer beruflicher Ausflug brachte ihn 1918 zur Firma Hegeling, doch 1925 kehrte er wieder zu Stoewer zurück. Paul Grützmann starb am 10. Oktober 1953 im Alter von knapp 82 Jahren in Dresden.

Titelblatt eines „Triumph"-Prospektes nach Kriegsende

dadurch gesteigerte Produktivität wirkte sich positiv auf die Ertragslage des Unternehmens aus, so dass gerade in den Kriegsjahren hohe Gewinne erzielt werden konnten.

Der Aufstieg zu einem der führenden Schreibmaschinen-Werke

Die Zeit nach dem Friedensschluss war geprägt durch politische Erschütterungen, soziale Spannungen und wirtschaftliche Probleme. Schwierige Zeiten, die die Triumph-Werke allerdings relativ gut meistern konnten. Schon 1919 brachten sie mit dem „Triumph Knirps" das erste deutsche Motorrad mit Zweitakt-Motor auf den Markt und begründeten damit den späteren großen Erfolg der Triumph-Motorräder.

Im Geschäftsjahr 1920/21 wurden bereits wieder 16.000 Fahrräder produziert und damit der Vorkriegsstand fast erreicht. Im gleichen Jahr verließen über 3.000 Schreibmaschinen das Werk, tausend mehr als vor dem Krieg.

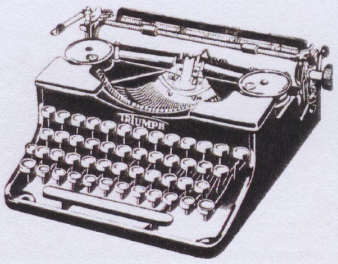
Die Fahrradproduktion erreichte mit einer Fertigungszahl von 22.000 Stück nochmals einen Höhepunkt im Jahre 1923/24, verlor dann aber in den Folgejahren gegenüber dem Motorradbau an Bedeutung. Wie 30 Jahre zuvor das Fahrrad so entwickelte sich in der zweiten Hälfte der 1920er Jahre das Motorrad zu einer Attraktion.

Die Produktionszahl stieg im Geschäftsjahr 1928/29 auf stolze 13.500, während die Fahrradproduktion auf 16.800 Stück zurückging. In den nachfolgenden Jahren fiel der Motorrad-Umsatz jedoch wieder enorm zurück, auf nur noch 2.600 Fahrzeuge im Geschäftsjahr 1931/32. Parallel dazu sank die Zahl der Mitarbeiter von zuvor 1.600 auf 1.000.

Und die Schreibmaschinen-Fertigung? Diese entwickelte sich stetig und war nicht den zuvor geschilderten starken Schwankungen unterworfen. Das Vorkriegsmodell 2 wurde mit nur geringfügigen Veränderungen bis 1927 gebaut und gut verkauft.

Im Frühjahr diesen Jahres wurde mit der Bezeichnung „Triumph 10" ein verbessertes Modell auf den Markt gebracht, mit Setztabulator, automa-

Werbeanzeigen aus den Jahren 1921, 1926 und 1931 (von links nach rechts)



Die TRIUMPH-WERKE NÜRNBERG AG

tischer Bandumschaltung, verbessertem Schaltschloss und leichterem Tastenanschlag. Man konnte unter sieben Walzenbreiten wählen, von 24 bis 78 cm.

Durch die Verwendung von Stanzteilen anstelle von Gussteilen konnten die Herstellungskosten bei diesem Modell deutlich gesenkt werden. Die tägliche Produktion stieg auf 30 Standard-Maschinen an. Von einer rentablen Fertigung war man jedoch immer noch weit entfernt.

Im darauffolgenden Jahr 1928 brachten die Triumph-Werke ihre erste Klein-Schreibmaschine auf den Markt. Sie war von eigenen Mitarbeitern konstruiert worden und erhielt die Bezeichnung „Modell 1" oder „Klein-Triumph". Mit 44 Schreibtasten, Wagen-Umschaltung, automatischer Bandumschaltung und Typenhebelgetriebe entsprach sie dem neuesten Stand der Technik und erfüllte alle bestehenden Schreibmaschinen-Normen. Mit dieser Neuentwicklung wurde der Grundstein für eine erfolgreiche Zukunft der Klein-Schreibmaschinen im Unternehmen gelegt. Schon Mitte 1929 erreichte die Tagesproduktion 20 dieser kleinen, schwarzen Maschinen.

1929 verließ auch die erste „Buchungsmaschine" die Montagebänder des Unternehmens: ein „Modell 10 mit Journalführung und Rechenwerken". Ein Jahr später kam mit der „Simplex" eine abgerüstete Version des Modells 10 in den Handel, um damit eine Käuferschicht anzusprechen, die nicht bereit war, rund 400 Mark für eine Standard-Maschine auszugeben. Das Weglassen des Zweifarbenbandes, der Stechwalze und des Kolonnenstellers bzw. Dezimaltabulators brachte die gewünschte Preisreduzierung auf 350 Mark.

Auch bei den Klein-Schreibmaschinen suchte man nach einer Möglichkeit, eine preiswertere Version anzubieten. Für den Preis von 186,- Mark kam 1933 die „Durabel" auf den Markt, ein abgerüstetes „Modell 1" ohne Zweifarbenschaltung und Kartenhalter.

Man begann nun, eine ganze Klein-Schreibmaschinen-Familie aufzubauen. Aus dem bisherigen „Modell 1" wurde 1934 die „Triumph Norm" zum Preis von 234,- Mark entwickelt. Das gleiche Modell, aufgerüstet mit einem Setz-Tabulator, wurde nun unter dem Namen „Perfekt" für 260,- Mark angeboten. Nicht nur zwischen verschiedenen Leistungen, sondern auch zwischen den Farben schwarz, kirschrot, mahagoni, elfenbein und blau konnten die Käufer nun auswählen.

Der „große Wurf" war damit gelungen. Die Maschinen waren nicht nur formschön und stabil, die abgestuften Leistungen der einzelnen Modelle sprachen alle Käuferschichten an. Die Produktion konnte sprunghaft gesteigert werden.

Die Triumph-Werke entwickelten sich zu einem der bedeutendsten deutschen Schreibmaschinen-Hersteller. Die Belegschaft wuchs wieder auf 1.700 Mitarbeiter (1935/36), der Umsatz stieg an, und durch Neubauten und Erweiterungen wuchs das Werk weiter. 1935 wurde ein großer Neubau für die Schreibmaschinen-Fertigung errichtet, der es ermöglichte, die Maschinen in großen Serien für das In- und Ausland herzustellen.

Die Standard-Maschine hatte noch die bisher

Anzeige aus dem Jahr 1934

Die erste Klein-schreibmaschine von „Triumph" aus dem Jahr 1928

„In der guten alten Zeit..." - Motiv aus einem „Triumph"-Werbeprospekt der 30-er Jahre

übliche Wagenumschaltung. Mit der Entwicklung der „Triumph 12", die 1936 in den Handel kam, wurde der erforderliche Kraftaufwand beim Schreiben von Großbuchstaben durch den Einbau einer Segmentumschaltung ganz erheblich reduziert. Nicht mehr der Wagen, sondern der viel leichtere Typenkorb, das Segment, wird bei der Umschaltung auf und ab bewegt.

Auch die Klein-Schreibmaschinen wurden ab

Titelblatt eines 1930er-Jahre-Prospekts

1936 mit der neuen Norm-Tastatur nach DIN 2112 ausgestattet. Die Modellbezeichnungen blieben gleich, nur die mittlere Ausführung erhielt jetzt den Namen „Norm 6".

Im gleichen Jahr begann Triumph, sein Programm für Buchungsmaschinen auszubauen. Die ersten nicht rechnenden Buchungsmaschinen mit Zählwerken kamen auf den Markt, außerdem Schreib-Buchungsmaschinen und Vielzählwerks-Buchungsmaschinen. Die Modernisierung der Büros und die damit verbundene Beschleunigung der Arbeitsabläufe führten innerhalb kurzer Zeit zu einer enormen Nachfrage, der man in der Produktion kaum nachkommen konnte. Die Verkaufszahlen explodierten: von 713 im Geschäftsjahr 1937/38 schnellten sie in nur zwei Jahren hoch auf über 14.600 Maschinen der neuen Generation.

Auch auf einem anderen, verwandten Gebiet wurde das Unternehmen aktiv: 1936 war das Modell „WL T 36" fertiggestellt, eine Maschine für den Telegraphenbetrieb, eine umgebaute „Triumph 12", versehen mit Endlosstreifen auf Papierrolle und weiteren notwendigen Einrichtungen. Auf Basis einer umgerüsteten „Norm 6" entstand 1939 die erste Klein-Telegraphenmaschine.

Die zweite Hälfte der 30-er Jahre stand bei Triumph ganz im Zeichen von Erfolg und Umsatzsteigerung. Von den 1935 auf den Markt gebrachten neuen Motorradtypen konnten bis Mitte 1938 insgesamt 17.000 Exemplare verkauft werden. 1938 verließen mehr als 30.000 Fahrräder die Werkshallen. Und mit einer Jahresproduktion von rund 40.000 Schreibmaschinen erreichte dieser Fertigungszweig einen Anteil von 40 Prozent des Gesamt-Umsatzes, der 1938 mit 15 Millionen Reichsmark eine neue Rekordhöhe erreichte. Die Belegschaft wuchs bis zum Ende des Jahrzehnts auf 2.100 Mitarbeiter.

Die Klein-Schreibmaschinen wurden 1939 in einigen Punkten weiter verbessert und erhielten eine neue Verkleidung. Auch für die Standardmaschine wurden Verbesserungen entwickelt, die in einem neuen Modell „15" verwirklicht werden sollten.

Doch die Firmenleitung entschied sich dafür, diese Entwicklungen erst später weiter zu verfolgen und zunächst das Modell „12" damit zu versehen.

Denn inzwischen war der zweite Weltkrieg ausgebrochen, der für das Werk einschneidende Veränderungen brachte. Am 1. Juli 1940 trat für die Büromaschinen-Industrie das Kriegsprogramm in Kraft. Die Bezugsschein-Pflicht schränkte den Verkauf im Inland erheblich ein, während Exporte ins Ausland zunächst noch durchgeführt werden durften.

Doch Ende 1942 musste die Schreibmaschinen-Produktion für den zivilen Verkauf zugunsten kriegswichtiger Fertigungen ganz eingestellt werden. Schiffsteile, Wehrmachtsfahrzeuge und Munition traten an ihre Stelle. Immer mehr Beschäftigte wurden zum Militär eingezogen und durch Frauen und „Fremdarbeiter" (Kriegsgefangene und Deportierte) ersetzt.

Am 9. März 1943 wurden die Triumph-Werke von den ersten Bomben getroffen. Das Lager für Rohmaterial brannte völlig aus. Bei den Luftangriffen im August 1943 wurden weitere Werksteile getroffen, darunter die Verwaltung, das Werksarchiv, die Härterei, Stanzerei und Kantine. Im April 1945 war das Werk nochmals starkem Artilleriebeschuss ausgesetzt, bei dem wieder große Schäden entstanden.

Die Nachkriegszeit

Trotz der Zerstörungen kamen die Triumph-Werke noch vergleichsweise glimpflich davon. Bereits im Mai 1945 wurde die Arbeit mit 220 Mitarbeitern wieder aufgenommen. Zunächst wurden die Trümmer beseitigt, die zerstörten Produktionsstätten provisorisch wieder aufgebaut und nach und nach in Betrieb genommen. Doch damit waren die Probleme noch nicht beseitigt. Die Wirtschaft und der Verkehr in ganz Deutschland lagen still. Es fehlte an Material, an Energie und an Arbeitskräften.

Dennoch konnten bereits 1946 zwei neue „Triumph"-Motorräder auf den Markt gebracht werden. Schubkarren, Handwagen und Fahrradanhänger gehörten mit zu den ersten Erzeugnissen nach dem Krieg. Und ein neuer Produktionszweig wurde aufgebaut: gewerbliche Motoren - „Gemo" genannt - zum Einsatz in Pumpen und Kompressoren, für Kleinfahrzeuge und zur Energieerzeugung.

Auch die Fabrikation von Schreibmaschinen wurde wieder aufgenommen, zunächst mit dem unveränderten Nachbau des bis 1941 verkauften Standard-Modells „12". Die schon vor dem Krieg entwickelten Verbesserungen für dieses Modell wurden 1948 realisiert: die „Standard 14" kam mit einer neuen Maschinenverkleidung auf den Markt. Und das Terzett der Kleinschreibmaschinen - „Durabel", „Norm 6" und

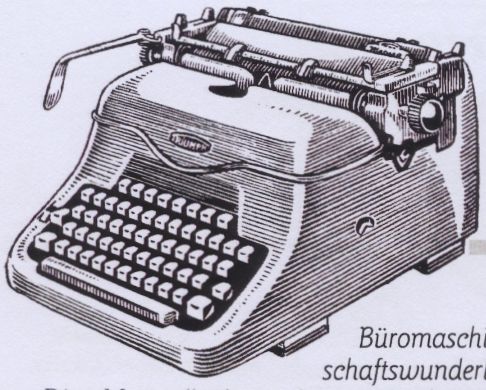
Verkaufs-Prospekte aus den 30-er Jahren, in denen die „Norm 6" und die „Perfekt" vorgestellt werden

„Perfekt" - wurde auch weiterhin von den Kunden gut angenommen. Ab 1949/50 ergänzten Buchungsmaschinen auf Basis der „Standard 14" unter der Bezeichnung „Buma" das Angebot.

Alle diese Maschinen waren im Grunde genommen längst veraltet. Bedingt durch den Krieg hatte es jahrelang keine neuen Entwicklungen gegeben. Doch schon 1950 gelang den „Triumph-Werken" der Durchbruch und der Anschluss an den Weltmarkt:

Die „Matura", eine von Grund auf neu entwickelte Maschine mit neuen konstruktiven Lösungen und einem patentierten Typenhebelgetriebe, begründete den großen Erfolg der Triumph-

Eine der letzten Anzeigen vor dem 2. Weltkrieg aus dem Jahr 1939



Die „Matura", eine von Grund auf neu entwickelte Nachkriegs-Maschine

Büromaschinen im aufblühenden Wirtschaftswunderland. Mit dieser Maschine in den verschiedensten Ausführungen vergrößerten die „Triumph-Werke" fast schlagartig ihre Marktanteile. Ihr modernes Design und ihre Leistungsfähigkeit bestanden auf dem Weltmarkt jeden Vergleich.

Der Jahresumsatz stieg in der Zeit von 1946/1947 bis 1951/1952 mit über 23 Millionen Mark auf mehr als das Zehnfache. Die Zahl der Mitarbeiter entwickelte sich von 220 direkt nach Kriegsende über 811 im Geschäftsjahr 1947/48 auf über 3.000 im Jahr 1953, die bis dahin höchste Zahl in der Firmengeschichte des Werkes. Und seit 1949 ist kein Jahr ohne bauliche Erweiterungen vergangen.

Über 2.000 Standard- und rund 1.500 Klein-Schreibmaschinen verließen 1952 monatlich das Werk, exportiert in 79 Länder. Bis 1956 hatten die „Triumph-Werke" über 950.000 Schreib- und Buchungsmaschinen hergestellt - davon fast die Hälfte in den Nachkriegsjahren!

Das Zeitalter der elektrischen Schreibmaschinen begann bei Triumph 1954: mit der „Matura R", bei der der Wagen elektromechanisch angetrieben wurde. Die „Matura electric" ermöglichte ab 1956 das vollelektrische Schreiben. Zur gleichen Zeit wurde mit der „Euconta" ein elektromechanisch angetriebener Buchungsautomat auf den Markt gebracht.

1956 erweiterte man das Programm um eine Flach-Schreibmaschine mit dem Namen „Tippa", ein Fabrikat der Firma „Gossen" in Erlangen. Sie wurde von den „Adler-Werken" überarbeitet und von Triumph und Adler vermarktet.

Wechselnde Besitzer: Grundig, Litton, VW ...

Am 26. Januar 1957 begann die „Ära Max Grundig". Der Unternehmer aus Fürth - der sein „Rundfunk-Imperium" nach dem Krieg innerhalb weniger Jahre aufgebaut hatte, von 300 Beschäftigten 1947 auf über 22.000 im Jahre 1958 - erwarb die Aktienmehrheit an der „Triumph Werke Nürnberg Aktiengesellschaft" und Ende 1957 einen Anteil von 61 Prozent an der „Adler Werke vorm. Heinrich Kleyer Aktiengesellschaft" in Frankfurt.

Welten liegen zwischen diesen beiden Anzeigen von 1950 und 1952: Links noch die alten Maschinen aus den 1930-er und 1940-er Jahren, die nach dem Krieg zunächst wieder gebaut wurden. Rechts die neue Form der Maschinen, wie sie auch die „Matura" (oben) zeigt.

Damit war die Zeit des großen „Familienbetriebes" vorbei, ein modernes Industrie-Unternehmen sollte entstehen. Sowohl bei Triumph als auch bei Adler wurde die rückläufige Fahrradproduktion aufgegeben. Auch die Herstellung von Motorrädern und Motoren wurde eingestellt. Alle Kräfte sollten sich auf die Entwicklung, die Fertigung und den Vertrieb von Büromaschinen konzentrieren. Zusammen mit der Finanzkraft Grundigs wurden damit die Voraussetzungen geschaffen, um auf dem Weltmarkt auch weiterhin erfolgreich bestehen zu können.

Am 1. Oktober 1958 nahm die „GTA" ihre Tätigkeit auf, ein Zusammenschluss der Vertriebsabteilungen von Grundig-Electronic, Triumph und Adler. Der Vertrieb der „Triumph-Werke" und der „Adler-Werke" wurde damit rechtlich vereinigt, ein Vorgriff auf die spätere Fusion beider Werke. Die Produktpaletten dieser beiden Unternehmen wurden nach und nach angeglichen.

Und wie passte die „Grundig-Electronic" in dieses Vertriebssystem für Büromaschinen? Bei Grundig hatte man die „Stenorette" entwickelt, ein Diktiergerät, das in den Büros das Stenographieren überflüssig machte. Die Marken „Triumph" und „Adler" waren seit langem im Büromaschinen-Fachhandel bestens eingeführt, Grundig noch nicht. Das war sicher ein wichtiger Grund für Max Grundig, die beiden Firmen mehrheitlich zu übernehmen. Mit der neuen Vertriebsorganisation „GTA" hatte Grundig nun automatisch auch für die „Stenorette" einen erstklassigen Zugang zum Fachhandel. Die Verkaufserfolge dieses Diktiergerätes gaben dem Konzept nachträglich Recht.

Zahlreiche neue Maschinen und Modelle kamen in den Folgejahren auf den Markt: 1957 die Kleinschreibmaschine „Gabriele" (benannt nach der Enkelin Grundigs) und die „Matura electric L", 1958 die „Matura electric S", die rechnende Schreibmaschine „Saldiscript" und die Kompakt-Maschine „Special" (beide von „Adler"), dann die Organisationsmaschinen, 1959 die Fakturmaschine „Factura 3", eine Kombination der „Matura electric" mit einer Recheneinheit, 1961 die „Electric 20" und die „Euconta 50", 1962 die Kleinschreibmaschinen „Gabriele 1 bis 4" unddie „Electric 15", eine vollelektrische Büro-Schreibmaschine zu einem bisher nie erreichten Preis von unter 1.000,- Mark. Die weiteren zahlreichen Neuerscheinungen der 60-er und der folgenden Jahre hier aufzulisten und zu beschreiben, würde zu weit führen.

Gemeinsam mit den „Adler-Werken" lagen die „Triumph-Werke" mit ihren Erzeugnissen auf dem Schreibmaschinen-Markt ganz vorn, mit mehr als 50 Prozent Marktanteil. Im Geschäftsjahr 1965/66 überstieg der Umsatz erstmals die 100-Millionen-DM-Grenze.

Am 31. Oktober 1968 konnte man in den Nürnberger Tageszeitungen lesen: „Grundig verkauft Triumph und Adler an Litton Industries Inc., Beverly Hills/USA". Und als Erklärung: „Um auf dem Organisationsmaschinen-Markt wettbewerbsfähig zu bleiben, wäre es unvermeidbar gewesen, sich auf das Ge-biet der Kleincomputer-Fabrikation zu begeben. Damit wäre das Unternehmen in seiner jetzigen Form nicht nur personell überfordert gewesen, sondern hätte auf die Dauer auch mehrere hundert Millionen DM investieren müssen."

Dazu war Grundig nicht bereit. Der Verkaufspreis betrug mehr als 200 Millionen Mark, etwa die Größenordnung eines Jahres-Umsatzes der Triumph-Adler-Gruppe. Das offizielle Datum des Besitzwechsels war der 10. Januar 1969. Die ehemalige Vertriebsgesellschaft „GTA", zwischenzeitlich umbenannt in „Grundig-Bürotechnik GmbH (GBT)", wurde nun zur „Triumph-Adler-Vertriebs-GmbH (TAV)".

Aus einem „Triumph"-Prospekt 1954

Gemeinsame Werbung: Triumph /Grundig

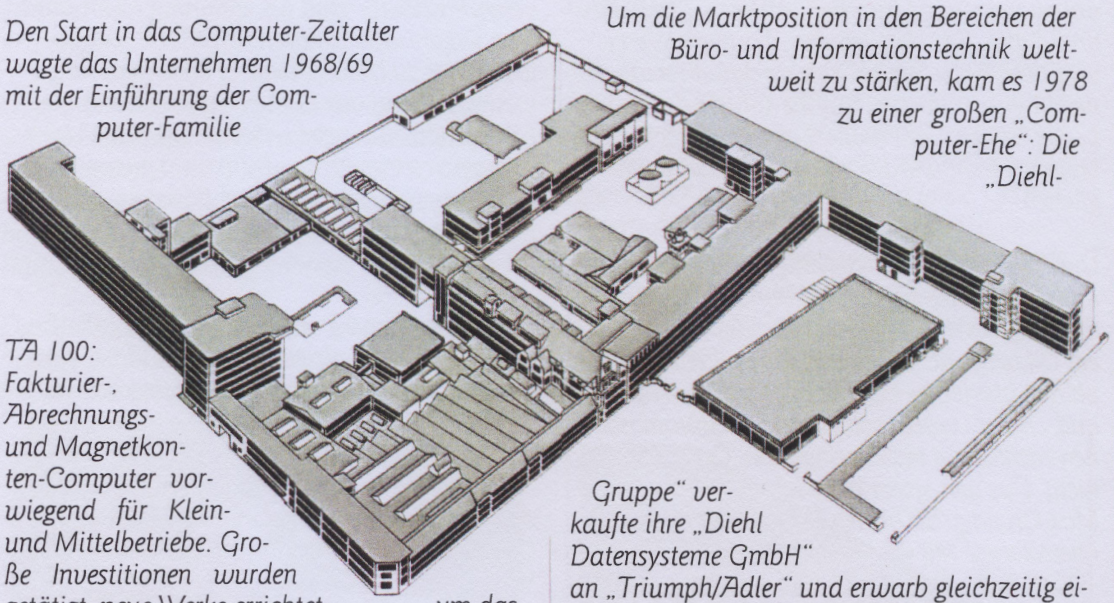
Das Firmenzeichen der „Triumph-Adler-Vertriebs-GmbH"

Der Litton-Konzern (120.000 Beschäftigte, 850 Millionen Dollar Umsatz) gehörte bereits vor der Übernahme zu den fünf Großen am internationalen Schreibmaschinenmarkt, hatte er doch bereits „Royal", „McBee" und „Imperial" übernommen. Nach der Einverleibung von „Triumph-Adler" dürfte der Konzern mit dem bisher führenden Hersteller, der italienisch-amerikanischen Olivetti-Underwood-Gruppe, gleichgezogen haben.

Die anderen Großen am Weltmarkt waren damals: „IBM", „Remington", „Smith Corona" und „Olympia" in Wilhelmshaven, die von dieser Konzentration natürlich nicht sehr begeistert waren.

Den Start in das Computer-Zeitalter wagte das Unternehmen 1968/69 mit der Einführung der Computer-Familie TA 100: Fakturier-, Abrechnungs- und Magnetkonten-Computer vorwiegend für Klein- und Mittelbetriebe. Große Investitionen wurden getätigt, neue Werke errichtet, um das Ziel einer überdurchschnittlichen Expansion zu erreichen.

Das Hauptwerk in Nürnberg 1971



1970 stellte die „TAV" unter der Bezeichnung „Mark 12" ihren ersten elektronischen Tischrechner vor, gefolgt von zahlreichen Tisch- und Taschenrechner-Modellen in den 70-er Jahren.

Mit „Volkscomputer" wurde bezeichnet, was 1971 in eine Marktlücke stieß: der „TA 10", ein völlig neuer „Klein-Computer", bestehend aus einem Druckwerk und der Elektronik, die in einem handlichen Koffer untergebracht werden konnte (natürlich noch ohne Bildschirm; heute würde man ein solches Gerät als Buchungsautomat mit Programmspeicher bezeichnen). Die Verkaufserfolge der Computer-Familien „TA 100" und „TA 10" ermutigten das Unternehmen, diese Produktsparte auszuweiten und immer neue Modelle auf den Markt zu bringen.

Und die Schreibmaschinen?

Trotz eines leicht rückgängigen Geschäfts waren diese mit 62 Prozent 1973 noch immer der Haupt-Umsatzträger der „Triumph-Werke". Besonders der Anteil der elektrischen Klein-Schreibmaschinen wuchs überproportional an.

Der Gesamt-Umsatz der Triumph-Adler-Gruppe überstieg erstmals die 500-Millionen-DM-Grenze. Die Zahl der Mitarbeiter erhöhte sich auf fast 12.000.

Um die Marktposition in den Bereichen der Büro- und Informationstechnik weltweit zu stärken, kam es 1978 zu einer großen „Computer-Ehe": Die „Diehl-Gruppe" verkaufte ihre „Diehl Datensysteme GmbH" an „Triumph/Adler" und erwarb gleichzeitig eine Beteiligung an den „Triumph-Werken" in Höhe von 12,8 Prozent des Aktienkapitals.

Ein Jahr später stand ein noch größerer Deal ins Haus. Die „Litton Industries Inc." wollte sich aus Deutschland zurückziehen, da sie angeblich in Deutschland nicht mehr genug verdienen könne. Die Volkswagen AG übernahm mit rund 52 Prozent die Mehrheitsbeteiligung an der Triumph-Adler-Gruppe. Litton behielt zunächst noch 19 Prozent, verkaufte diesen Anteil jedoch 1982 ebenfalls an VW. Auch die Diehl-Gruppe trennte sich von ihren Aktien, so dass VW mit 98,4 Prozent alleiniger Herr im Hause Triumph-Adler wurde.

Insgesamt hat sich das Volkswagenwerk diese Übernahme rund 630 Millionen Mark kosten lassen.

Inzwischen hatte man 1979, schon unter der Federführung von VW, die amerikanische Firma „Pertec Computer Corporation" gekauft, zum Preis von rund 210 Millionen Mark. Erst 1980, nach jahrelanger enger Kooperation, schlossen sich die „Triumph-Werke" und die „Adler-Werke" offiziell zu einem Unternehmen zusammen, zur „Triumph-Adler AG".

Die unaufhaltsame Talfahrt des Unternehmens

Das Jahr 1980 wurde zum Schicksalsjahr für „Triumph-Adler". Es war, trotz erheblicher Umsatzsteigerung, das seit der Nachkriegszeit erste Jahr, das mit einem Verlust endete. Die „fetten Jahre" des Unternehmens waren vorbei. Von nun an ging's ständig bergab.

Die Gründe für diese negative Entwicklung waren vielfältig: Die für viel Geld übernommene amerikanische Computertochter „Pertec" machte Verluste, ebenso wie einige ausländische Produktionsstätten (z. B. in Holland). Der Umbau der Organisation im eigenen Hause sowie die Entwicklung neuer elektronischer Produkte kostete erhebliche Summen, ohne sich gleich in barer Münze auszuzahlen.

Das Folgejahr 1981 brachte noch größere Verluste: fast 200 Millionen Mark. In den Zeitungen wurde offen von „Managementfehlern" gesprochen, der Vorstand wurde ausgewechselt und ein Teil der Mitarbeiter entlassen. Schon angekündigte größere Massenentlassungen und die Schließung des Adler-Werkes in Frankfurt konnten gerade noch verhindert werden.

In den folgenden Jahren wirkten sich die eingeleiteten Maßnahmen zur Neustrukturierung und Konsolidierung des Unternehmens positiv aus. Mit einer Jahres-Produktion von 770.000 elektronischen Schreibmaschinen endete das Geschäftsjahr 1985 wieder ganz zufriedenstellend.

Dennoch sollte es noch bis 1988 dauern, bis das Unternehmen wieder schwarze Zahlen schrieb.

Nachdem VW in vier Jahren mehr als eine Milliarde Mark in das Unternehmen gepumpt hatte, wechselte der Besitzer 1986 zum wiederholten Male: VW verkaufte das Unternehmen für gerade mal 150 Millionen Mark an die „Ing. C. Olivetti & Co. SpA" in Ivrea, Italien, also an einen der größten Konkurrenten auf dem Markt. Damit wurde die neue Olivetti-TA-Gruppe zum größten europäischen Hersteller für Büro- und Informationstechnik.

Es war nur eine Frage der Zeit, bis sich die Verschmelzung beider Unternehmen auch auf die Marktposition von „Triumph-Adler" auswirken sollte. Ein gegenseitiger Konkurrenzkampf war natürlich nicht gewollt. Die Folge: zunächst Kurzarbeit bei „TA", dann Gerüchte über Massenentlassungen und über die Schließung von Werken. Nicht nur das „Adler"-Werk in Frankfurt stand zur Disposition, auch das Hauptwerk in Nürnberg.

Soweit kam es allerdings (noch) nicht. Zunächst wurde das Werk in Berlin mit 220 Mitarbeitern 1988 geschlossen. Doch auch in den anderen Werken sank die Zahl der Mitarbeiter ständig.

Nachdem der Mutterkonzern „Olivetti" in den Jahren 1990 und 1991 hohe Verluste verkraften musste, kamen die Überlegungen, das Frankfurter Werk zu schließen, wieder auf den Tisch.

Die Zeitungen waren voll von Schlagzeilen und Berichten über geplante Entlassungen, Werksstilllegungen, Managementfehler, Vorwürfen und Rettungsversuchen:

Firmenzeichen der „Triumph-Adler AG" 1980

1986: Verkauf des Unternehmens an

olivetti

Kleine Auswahl von Schlagzeilen aus den Jahren 1991 bis 1994

Olivetti schließt erstes Halbjahr mit hohem Verlust ab (28.9.1991)
Verlagerung nach Fernost soll Überleben von TA sichern (5.10.1991)
TA-Belegschaft kämpft um ihr Werk (9. 10. 1991)
Schließung geplant / 900 Stellen fallen weg (28.1.1992)
Wie lange wird es die Adlerwerke AG noch geben? (8. 2. 1992)
TA in „Abwicklung"? (5. 10. 1992)
„Aus" in Nürnberg für Triumph-Adler (12. 10. 1992)
„Ausschlachtung" schreitet voran / Suche nach Partnern für TA (31.10.92)
TA schrumpft noch weiter (5. 6. 1993)
Olivetti will Triumph-Adler verkaufen (31. 12. 1993)
Verkauf perfekt / Triumph-Adler in „neuen Händen" (14. 7. 1994)

Das Ende der Schreibmaschinen-Produktion

Eine Produktionsverlagerung nach Fernost schien die einzige Überlebenschance für das Unternehmen zu sein, mit der Folge der Schließung der deutschen Produktionsstätten.

Die Talfahrt des Unternehmens war nicht mehr zu stoppen. Die Entlassungen gingen weiter, und 1992 war die Belegschaft bei „TA" auf etwa 1.200 geschrumpft.

Nach der Stillegung der „Adler-Werke" in Frankfurt beschloss die Geschäftsleitung im Oktober 1992 auch die Schließung der Produktion in Nürnberg. Die Zahl der Mitarbeiter bei der „TA Triumph-Adler AG" sank 1993 auf nur noch 317 Personen. Die Betriebsgelände wurden verkauft, die „TAV" („Triumph-Adler-Vertriebs-GmbH") aus der Firmengruppe ausgegliedert.

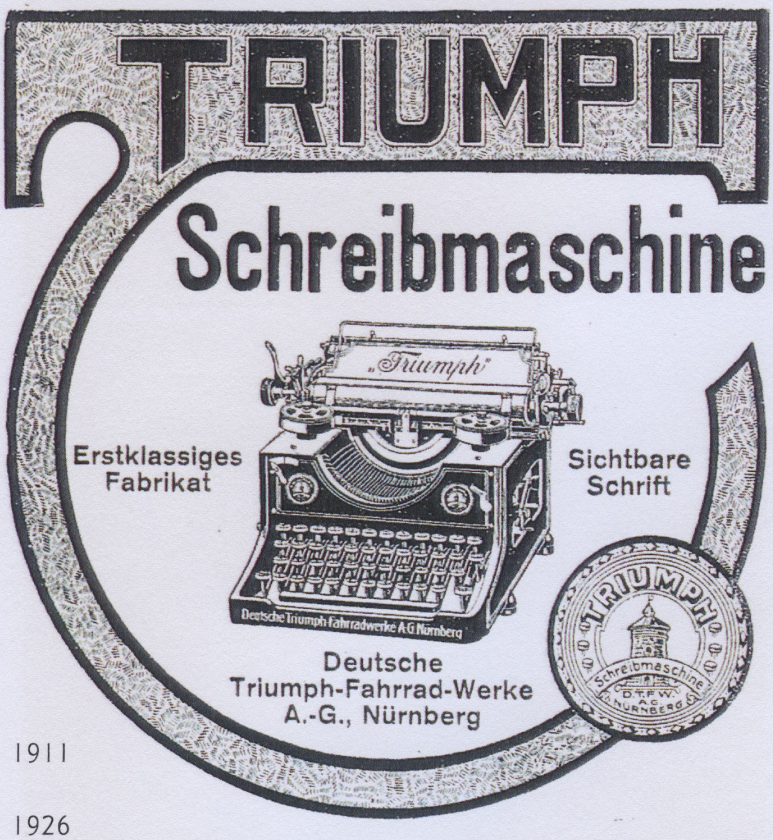
Die verbliebenen Reste der „TA" verkaufte „Olivetti" 1994 an eine Investorengruppe aus Banken und Privatanlegern. 160 Arbeitsplätze konnten hier gesichert werden. Das nun zu einer Holding umstrukturierte Unternehmen erwarb in der Folge Beteiligungen an anderen Unternehmen. Die neu entstandene „TA-Gruppe" erreichte dadurch bereits 1994 wieder einen Umsatz von über einer Milliarde Mark und beschäftigte in ihren Unternehmungen rund 3.500 Mitarbeiter.

Aus einem der führenden deutschen Schreibmaschinen-Hersteller ist ein Mischkonzern geworden, in dem Schreibmaschinen kaum noch eine Rolle spielen, dafür aber Kopier- und Faxgeräte, Spielwaren, Freizeitartikel, Musikinstrumente, medizinische Hilfsmittel, Sanitätsartikel, Bauelemente und weitere Artikel. Mehr als 140 Unternehmen, an denen die „TA Triumph-Adler AG" mehrheitsbeteiligt ist, sind in der Holding zusammengefasst.

Zeittafel „TRIUMPH WERKE NÜRNBERG AG"

1890-er Jahre: Gründung der „Triumph Cycle Co. Ltd." in Coventry, England
1896 Gründung einer Tochtergesellschaft in Nürnberg: „Deutsche Triumph-Fahrrad-Werke AG"
1897 Herstellung von täglich rund 30, später 70 - 75 Fahrrädern
1900 Aufnahme der Produktion von Metallbetten und Drahtmatratzen
1903 Erstes „Triumph"-Motorrad auf dem Markt
1907 Die „Norica" der „Nürnberger Schreibmaschinen-Werke Kührt und Riegelmann" kommt auf den Markt
1909 Zusammenbruch der „Nürnberger Schreibmaschinen-Werke..." und Übernahme durch die „Deutsche Triumph-Fahrrad-Werke AG"
1909 - 1910: Neukonstruktion der Maschine
1910 Die „Triumph 1" kommt auf den Markt
1911 „Triumph 2" und „2a"
1911 Umbenennung des Unternehmens in „Triumph Werke Nürnberg AG"
1927 „Triumph 10"
1928 Erste Klein-Schreibmaschine „Modell 1"
1929 Erste Buchungsmaschine
1930 „Triumph Simplex"
1933 „Triumph Durabel"
1934 „Triumph Norm" und „Perfekt"
1936 „Triumph 12"
1938 Jahresproduktion ca. 40.000 Schreibmaschinen
1939 Rund 2.100 Mitarbeiter
1940 Kriegsprogramm für Büromaschinen
1942 Einstellung der Schreibmaschinen-Produktion
1943 und 1945: Große Zerstörungen des Werkes durch Bomben
1945 (Mai): Wiederaufnahme der Arbeit mit 220 Mitarbeitern
1946 Wiederaufnahme der Produktion von Motorrädern, Motoren und Schreibmaschinen: „Triumph 12"
1948 „Triumph Standard 14"
1950 „Triumph Matura"
1953 Über 3.000 Mitarbeiter
1954 „Triumph Matura R"
1956 „Matura electric" und „Tippa"
1957 „Gabriele und „Matura electric L"
1957 Erwerb der Aktienmehrheit an Triumph und Adler durch Max Grundig
1958 Vertrieb durch die „GTA" (Grundig, Triumph, Adler)
1968 Erster Computer TA 100
1969 Verkauf von Triumph und Adler an „Litton Industries Inc." in Beverly Hills, USA
1970 Erster elektronischer Tischrechner „Mark 12"
1973 Fast 12.000 Mitarbeiter
1979 Verkauf von Triumph/Adler an VW (Volkswagen AG)
1981 Fast 200 Millionen Mark Verlust
1986 Verkauf von Triumph/Adler an Olivetti, Italien
1987 Kurzarbeit
1988 Schließung des Werkes in Berlin
1992 Stillegung der „Adler-Werke" in Frankfurt und Schließung der Produktion in Nürnberg - Ende der Schreibmaschinenfertigung in Deutschland
1993 Nur noch 317 Mitarbeiter
1994 Verkauf der Rest-"TA" an eine Investorengruppe aus Banken und Privatinvestoren

Die TRIUMPH-WERKE NÜRNBERG AG



1911

1926

1913

1923

Die Reihe

„Die Geschichte der deutschen Schreibmaschinen-Fabriken"

umfasst die nebenstehenden Abhandlungen

📖 Nr. 1:
Adler, Triumph
Die Adler-Werke vorm. Heinr. Kleyer AG
Die Triumph-Werke Nürnberg AG

📖 Nr. 2:
Continental, Mercedes
Die Wanderer-Werke AG
Die Mercedes Büromaschinen-Werke AG

📖 Nr. 3:
Hassia, Torpedo, Stoewer
Die Weil-Werke GmbH
Die Bernh: Stoewer A.G.

📖 Nr. 4:
Ideal, Erika, Frister & Rossmann, Senta
Die Akt.-Ges. vorm. Seidel & Naumann
Die A.G. vorm. Frister & Rossmann

📖 Nr. 5:
Mignon, AEG, Orbis, Olympia, Optima
Die A.E.G. / Olympia-Werke AG
VEB Optima Büromaschinenwerk

📖 Nr. 6:
Urania, Perkeo, Kappel, Groma
Die Clemens Müller AG
Die Maschinenfabrik Kappel
Die Maschinenfabrik G. F. Grosser

📖 Nr. 7:
Kanzler, Helios, -Klimax, Neya, Liliput
Die Kanzler Schreibmaschinen A.G.
Die Metallwarenfabrik A. Ney
Justin Wm. Bamberger & Co.
Deutsche Kleinmaschinen-Werke
Helios Schreibmaschinen GmbH

📖 Nr. 8:
Rheinmetall, Supermetall, Soemtron, Siemag
Die Rheinmetall AG
Siemag Feinmechanische Werke GmbH

📖 Nr. 9:
IBM, Bing, Orga, Princess
Die IBM Deutschland GmbH
Die Bing-Werke AG / Orga AG
Die Keller & Knappich GmbH

📖 Nr. 10:
DWF, Jewett, Germania, Regina, Fortuna
Deutsche Waffen- und Munitions-Fabriken
Schreibmaschinenfabrik Sundern, Scheffer
Die Maschinenfabrik Schilling & Krämer
Die Waffenfabrik J. P. Sauer & Sohn

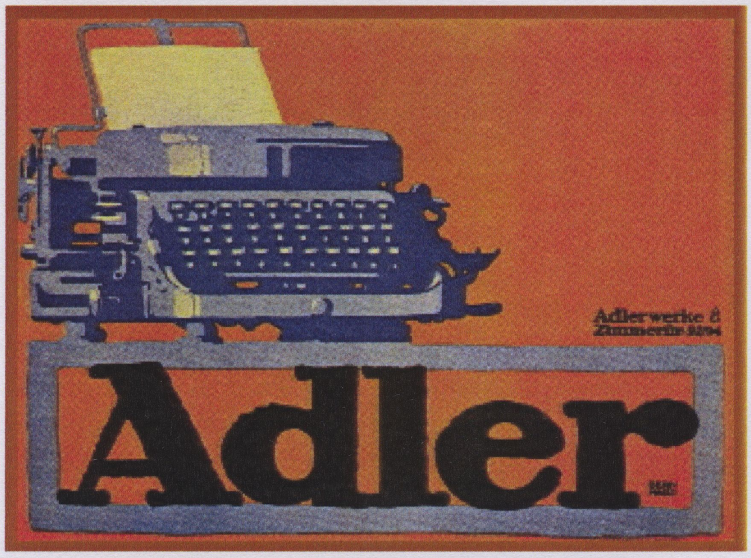
📖 Nr. 11:
Glashütte, Mentor, Meteor, Vasanta, Titania
Schreibmaschinen-Industrie Glashütte
Metall-Industrie Schönebeck A.-G.
Sächs. Strickmaschinen-Fabrik 'Meteor'
Die AG Mix & Genest
Die Titania Schreibmaschinen G.m.b.H.

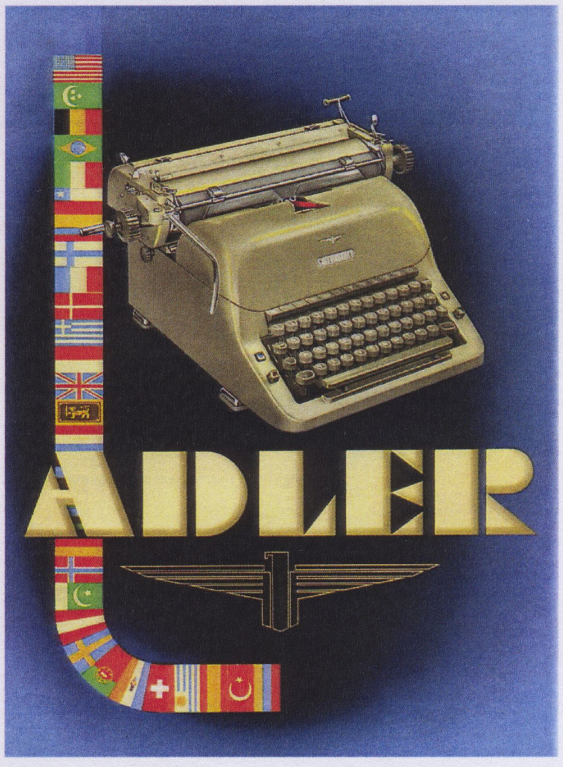
📖 Nr. 12:
Hammonia, Kosmopolit, G & K, Gundka, Frolio, Odoma, Gossen-Tippa, Voss
Guhl & Harbeck, Hamburg
Die Gundka-Werk GmbH
Die Odo-Maschinenfabrik GmbH
Die P. Gossen & Co. GmbH
Die Schreibmaschinenfabrik Voss

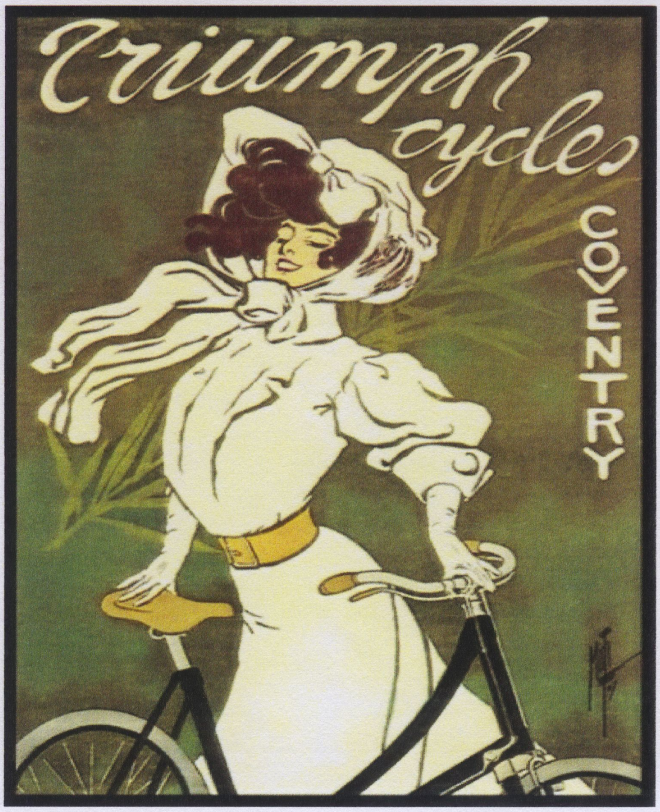
Die Broschüren können bestellt werden:
a) beim Autor (Anschrift S. 2)
b) im Internet: http://stores.ebay.de/LDD-Versand

„Adler"
Schreibmaschine.
Fabrikat ersten Ranges.
Unmittelbar sichtbare Schrift vom ersten bis z. letzten Buchstaben. – Grösste Leistungsfähigkeit. – Stärkste Durchschlagskraft. –
Vollkommenste Konstruktion.
Ausserordentl. leicht u. bequem zu handhab.
Vielseitigste Verwendung.
Extra-Maschinen: Schriftsatz m. einem Handgriff auswechselbar. – Leicht auswechselbare Walzen. – Extra-breiter Wagen für grosse Papierformate. – Tabulator.
Sichtbare Schrift vom 1. bis zum letzten Buchstaben
Adler
Adler Fahrradwerke vorm. Heinrich Kleyer
Telephon 259. – Frankfurt a. Main – Telephon 354.
Spezialitäten: Schreibmaschinen, Fahrräder, Motor-Zweiräder u. Motorwagen.
Viele höchste Auszeichnungen. Staatsmedaillen, etc.
Referenzen und Kataloge auf Wunsch. – Vertreter gesucht, wo nicht vertreten.

TRIUMPH
MOTORFAHRRAD
das ideale Kleinfahrzeug


Adler

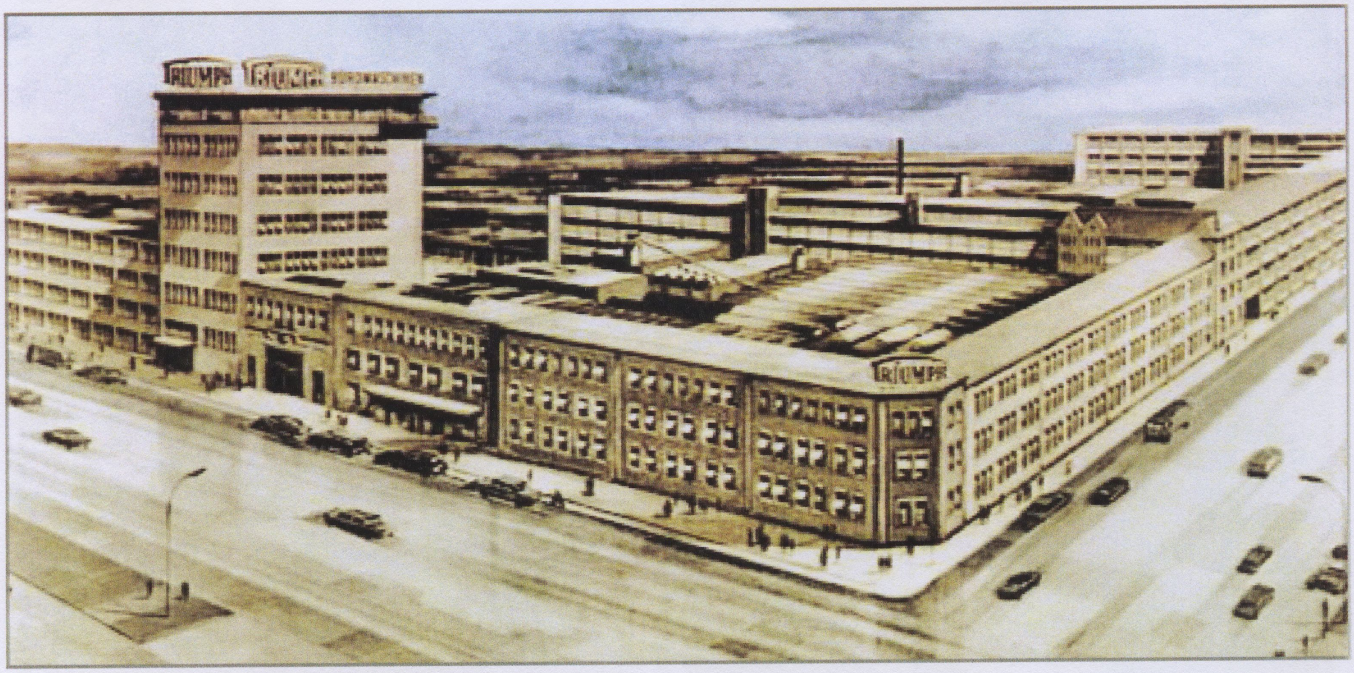

ADLER


Triumph cycles
COVENTRY

DEUTSCHE BUNDESPOST BERLIN · FÜR DIE JUGEND 1982
60+30
ADLER-LIMOUSINE 1913

ADLER

Die Adler-Werke in Frankfurt

TRIUMPH

Die Triumph-Werke in Nürnberg